Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 32 / 19. JULI 2023

Formel 1: Nyck de Vries verliert Cockpit

Alpha Tauri holt Ricciardo zurück

Formel 1 statt Kundensport

Audi beendet GT-Werksprogramm

GT Masters Nürburgring

Sieger-Pokale für Mercedes & Lambo

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 32

Formel-E-Doppelschlag in Rom

Crashfestival bringt Dennis auf Titelkurs

Superbike-WM in Imola

Toprak siegt doppelt, Bautista im Kiesbett

Truck-Grand-Prix am Nürburgring

Kiss feiert Hattrick vor 130 000 Fans

Inhalt

Automobil:

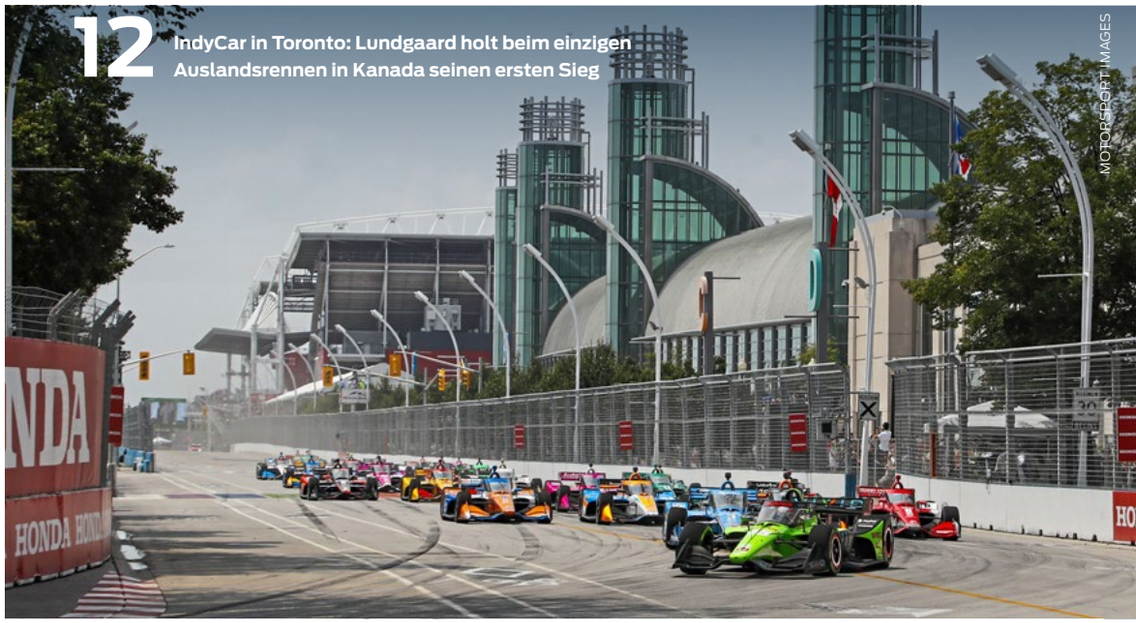
Formel 1 Das kometenhafte Comeback von McLaren **S. 4**
Formel 1 Diskussionen um die Motorformel ab 2026 **S. 6**
Formel 1 Kommentar, Rückkehr von Ricciardo, weitere News **S. 8**
Formel E Vorentscheidung und Crash beim Rom-Doppel **S. 10**
Formelsport Lundgaard feiert ersten IndyCar-Triumph **S. 12**
Sportwagen GT Masters: AMG und Lambo Nürburg-Sieger **S. 14**
Sportwagen Alles zum Ende des Audi-Kundensports **S. 16**
Sportwagen Die Details zum LMDh-Lamborghini SC63 **S. 18**
Sportwagen GTWC in Misano und weitere aktuelle News **S. 20**
Rallye-WM Vorschau Estland und Interview Glenn Olsson **S. 22**
Rallye ÖRM in Weiz und mehr News aus der Szene **S. 24**
Tourenwagen DTM-Update und Aktuelles aus den Serien **S. 26**
Truckracing Das große Brummi-Fest am Nürburgring **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit VR46-Pilot Marco Bezzecchi **S. 30**
Motorrad-WM Goodwood-Auftritt und aktuelle News **S. 32**
Historie 1963: Yamahas erster Sieg in der 250er-WM **S. 33**
Superbike-WM Razgatlioglu siegt nach Bautista-Sturz **S. 34**
Superbike-WM Ergebnisse Imola und weitere Nachrichten **S. 36**
Straßensport Moto2-EM/Junior-GP und weitere News **S. 38**
Motocross-WM Nächster GP-Sieg für Romain Febvre **S. 40**
Offroad Supermoto, Langbahn, Speedway und News **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



12 IndyCar in Toronto: Lundgaard holt beim einzigen Auslandsrennen in Kanada seinen ersten Sieg

MOTORSPORT IMAGES

18 Sportwagen-WM: Lamborghini hat das Tuch vom LMDh-Auto gezogen – wir haben alle Details zum neuen SC63

LAMBORGHINI

40 Motocross-WM: Heiße Kämpfe und prächtige Stimmung am Fuße der Burg Loket

WASNER

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Als Audi Ende Juni den CEO Markus Duesmann entsorgte, gab es noch mal kurz Hoffnung. Seit letzter Woche ist klar: Der Sport steht bei Audi vor dem Aus.

Es ist nicht einfach, eine 40-jährige Motorsporttradition einfach auszuradieren. Markus Duesmann hat genau das geschafft – und zwar in nur drei Jahren. Der CEO von Audi, der am 1. September sein Büro in Ingolstadt verlassen muss, hat die breit aufgestellte Motorsportstruktur bei Audi binnen weniger Jahre vor die Wand gefahren. Die letzte Hiobsbotschaft kam letzte Woche, als der Audi-Vorstand beschloss, die sogenannten strategischen Einsätze im GT3-Sport ebenso zu streichen wie den GT-Fahrerkader.

Zwar liefert die Kundensportabteilung von Audi weiterhin Ersatzteile und bietet technischen Support an der Rennstrecke, doch mit dieser Entscheidung ist der GT3-Sport bei Audi ein zahnloser Tiger: Ohne die Feuerkraft der Werkseinsätze stehen private GT3-Teams bei der BOP auf verlorenem Posten. Und Ersatzteile verkauft man nur deshalb weiter, weil man laut der Kundensport-Verträge dazu verpflichtet ist (siehe Seite 16).

Wenn wir den Ausstieg aus der Sportwagen-WM 2016 außen vor lassen, dann haben Duesmann und sein Erfüllungsgehilfe Julius Seebach binnen kürzester Zeit alle Eckpfeiler des Audi-Motorsports zertrümmert: Erst DTM (2020), dann Formel E (2021) und LMDh in Kooperation mit Porsche (2022). Das GT3-Werksprogramm läuft 2023 aus, das Dakar-Projekt 2024 – wobei man im letzten Fall ausnahmsweise gratulieren muss, denn die technische Kopfgeburt, mit einem Verbrennermotor Batterien zu laden, so die Fortbewegung grün zu färben und die Welt zu retten, darf als gescheitert betrachtet werden.

Während jetzt die Kundensportabteilung ihrem Ende entgegendämmert, bleibt von der jahrzehntelang beschworenen Sportlichkeit der Marke Audi nichts mehr übrig. Der Einstieg in die Formel 1 ab 2026 folgt auch nicht primär sportlichen Motiven, sie wurde dem Aufsichtsrat als Profit Centre verkauft. Hoffentlich haben die Verantwortlichen damals genau zugehört, denn bevor man Profit macht, muss man erst mal investieren, dann den Durchbruch an die Spitze schaffen – und dann profitiert man vom neuen Kostendeckel, unter der Voraussetzung, dass man die kostenmäßigen Standortnachteile in Deutschland (Powertrain) und der Schweiz (Team) managen kann – was viele bezweifeln.

Die Moral von der G'schicht? Halbe Eier rollen nicht. 2026 kann Audi die Sportabteilung zusperren, denn das F1-Thema wurde in eine getrennte GmbH ausgelagert. 1981 begann die Ära von Audi Sport im Rallyebereich, fortan eilte man von Sieg zu Sieg, in Le Mans, bei den Tourenwagen oder im GT-Sport. Veni, vidi, audi – die Abwandlung des lateinischen Sprichworts (Kam, sah, siegte) wurde zum Motto des Audi-Motorsports.

Ob Audi in Zukunft ohne Sport außerhalb der Formel 1 auskommt, muss bezweifelt werden. Kein anderer Hersteller stellt sich derart monodimensional auf – auch keiner aus der F1.

Marcus Schurig
Redakteur

ADAC MOTORSPORT

14 ADAC GT Masters: Lambo-Duo feiert am Nürburgring ersten Saisonerfolg

MSa-Paddock

WHEN IN ROME ...
Trotz der Hitzewarnung „Alarmstufe Rot" wagte sich MSa-Redakteur Philipp Körner in die Formel-E-Startaufstellung. Vor allem im ersten Rennen war der Hinweis des Gesundheitsministeriums ungewollt treffend.

MSA TRIFFT DIE TRUCK-SPEZIS
Redakteur Michael Bräutigam (2. v. r.) traf beim Truck-GP sowohl die ETM-Verlagschefs Oliver Trost und Bert Brandenburg als auch die „FERNFAHRER"-(Chef-)Redakteure Markus Bauer und Johannes Roller.

KÜHLES NASS IN DER HITZE
Bei der unerträglichen Hitze in Imola wurde am Eingang zum Fahrerlager eine Wasserstelle aufgebaut, um die Teilnehmer vor Dehydrierung zu schützen. MSa-Reporter Imre Paulovits bediente sich auch dankbar am kühlenden Nass.

3 GENERATIONEN UNTER DER BURG
Neben den aktuellen MX-Stars traf MSa-Motocross-Experte Frank Quatember am Fuß der Burg von Loket auch einen alten Bekannten: Ex-Weltmeister Harry Everts, Opa des MX2-WM-Piloten Liam Everts.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mittendrin statt nur d

McLaren hat innerhalb von zwei Rennen eine Kehrtwende geschafft, an der Mercedes und Ferrari bislang gescheitert sind. Ob die starke Form von Dauer ist, muss der Grand Prix von Ungarn zeigen.

Von: **Michael Schmidt**

Aston Martin hat es über den Winter geschafft, McLaren zwischen dem achten und zehnten Rennen. Den Sprung aus dem Nichts in die Spitzengruppe. McLaren fährt jetzt dort, wo vorher Mercedes, Ferrari und Aston Martin unter sich waren. In der Verfolgergruppe hinter Red Bull. Doch diese Saison lehrt, vorsichtig mit Prognosen zu ein. Die Teams zeigen je nach Streckenlayout und äußeren Bedingungen massive Formschwankungen. In Barcelona führte Mercedes die Verfolger an, in Montreal Aston Martin, in Spielberg Ferrari und in Silverstone McLaren.

Obwohl McLaren in Silverstone den Aufwärtstrend von Spielberg bestätigte, und obwohl der Traditionsrennstall beim Heimspiel mehr Punkte sammelte als in den neun Rennen davor, bleibt Teamchef Andrea Stella vorsichtig: „Die Umstände haben uns bei den letzten beiden Rennen geholfen. Es herrschten kühle Temperaturen, es gab viele schnelle Kurven und Pirelli brachte beide Male ihre härtesten Reifen mit. Das mag unser Auto." Die Erklärung: Der McLaren zündet schnell seine Reifen an, er produziert in schnellen Kurven guten Abtrieb, weil dort die Vorderräder am wenigsten eingeschlagen sind, und auf den härteren Gummimischungen tritt ein Schwachpunkt des Autos weniger stark in Erscheinung: der hohe Reifenverschleiß.

> Der umgebaute McLaren ist ein Zwitter aus Red Bull und Aston Martin. Da heiligt der Zweck die Mittel. McLaren durfte nicht im Tabellenkeller bleiben.

Der Generalumbau des McLaren MCL60 soll diese Schwächen abstellen. Er war so umfangreich, dass Stella von einer B-Version spricht, und er über drei Rennen gestreckt werden musste, weil die Produktionsabteilung nicht hinterherkam. Deshalb hinkte Oscar Piastris Auto immer eine Stufe hinterher. Erst in Budapest fährt der Mann aus Melbourne mit der gleichen Spezifikation wie Lando Norris.

Die Aufräumarbeiten begannen beim GP Österreich mit neuen Seitenkästen, Unterboden, Diffusor und Motorabdeckung.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

McLaren ist wieder wer. Norris und Piastri sammelten in Silverstone 30 WM-Punkte ein

XPB

Verstappen im McLaren-Sandwich: Norris und Piastri heizen Red Bull ein

XBP

Upgrade, Teil 1: Seitenkästen, Motorabdeckung und Unterboden sind neu

WILHELM

Podest verloren: Piastri stoppte in Silverstone vor der Safety-Car-Phase

Das erforderte den Umbau von Kühlern und die Neuplatzierung von anderen Innereien. In Silverstone folgten ein neuer Frontflügel, Bremsbelüftungen und Querlenkerverkleidungen hinten. Für den Flügel modellierte McLaren eigens eine neue Nase, die durch den Crashtest musste. In Ungarn sollen noch mechanische Komponenten und ein Heckflügel auf dem Programm stehen.

Rakete schlägt Hamilton

Lewis Hamilton staunte im Parc fermé von Silverstone: „Das ist ein oranger Red Bull." Tatsächlich ist der MCL60B eher ein Zwitter aus Red Bull und Aston Martin. Andrea Stella sieht nichts Verwerfliches daran, bei der Konkurrenz zu kopieren. „Alle machen es, selbst Adrian Newey." Im Fall McLaren heiligt der Zweck die Mittel. Das Team durfte nicht im Tabellenkeller bleiben, sonst wären die Geldgeber unruhig geworden. Noch trauen Stella und seine Fahrer dem Frieden nicht. „Unsere Nagelprobe ist das Rennen in Budapest. Dort ist es meistens heiß, und die Strecke hat mittelschnelle und langsame Kurven, in denen wir bisher immer viel Zeit verloren haben." Norris meint sogar: „Bisher haben wir erst 30 Prozent unserer Probleme gelöst. 70 Prozent haben wir noch vor der Brust."

Einige Fortschritte sind unumstritten. Der MCL60B ist aerodynamisch deutlich effizienter als sein Vorgänger. Das zeigte sich an den guten Topspeeds. Hamilton verzweifelte neben und hinter Norris im Zweikampf. Trotz weicherer Reifen verpufften alle seine Angriffe. „Dieser McLaren ist eine Rakete. Auf den Geraden und in den schnellen Kurven haben sie uns ermordet."

Mercedes konnte sein Kundenteam auch mit seiner größten Qualität nicht schlagen. In der Reifenabnutzung waren sich die beiden Autos sehr ähnlich. Das ist ein Kompliment für McLaren. Denn genau daran scheiterte er im ersten Teil der Saison nach durchaus ansprechenden Startplätzen öfter. „Wir haben ein Samstagsauto", sagte Norris noch in Montreal.

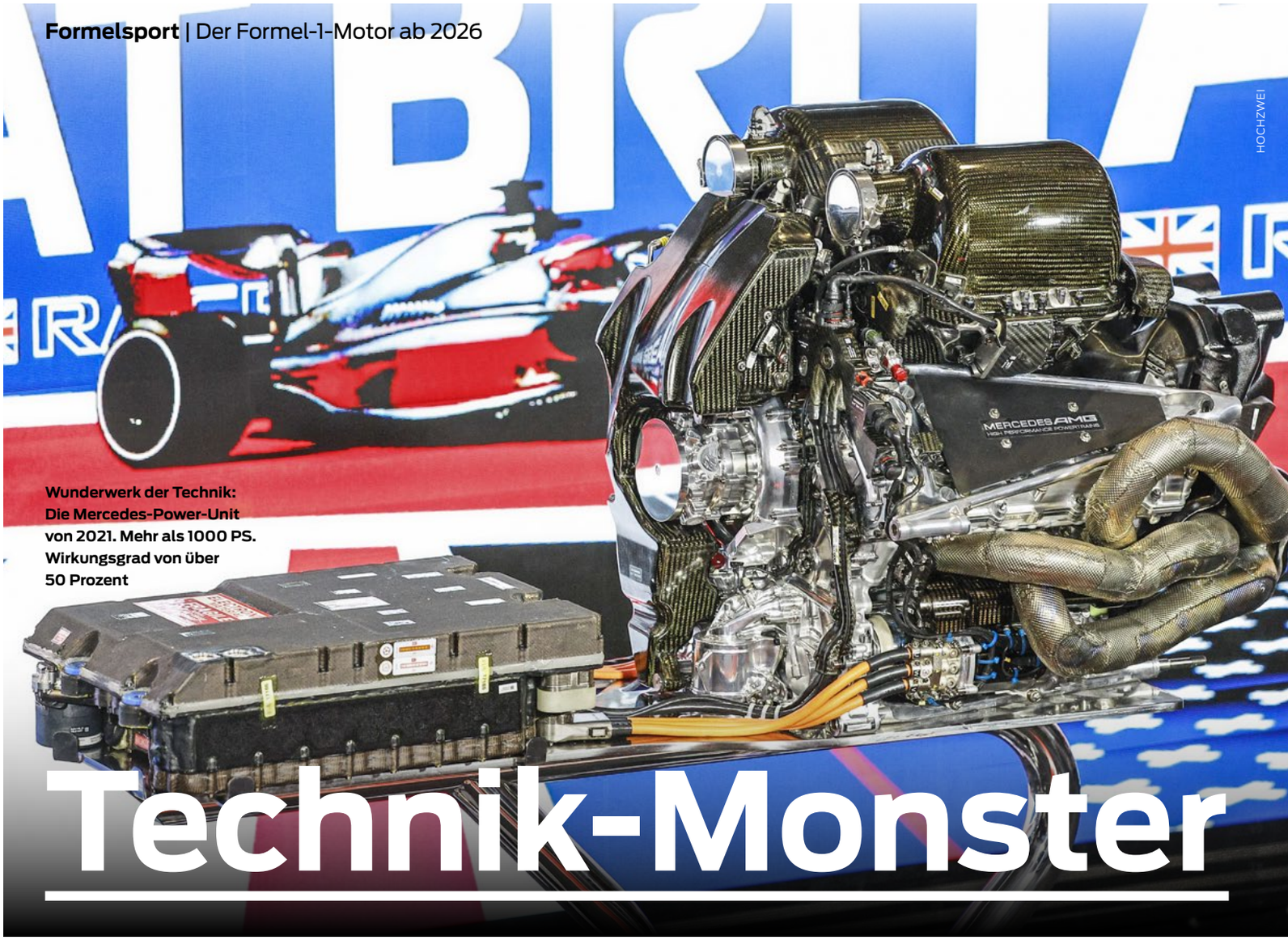
Silverstone und auch Spielberg kamen McLaren auch da mit ihrer Streckencharakteristik entgegen. Da die McLaren in schnellen Kurven wie auf Schienen fahren, bleiben die Reifentemperaturen im Fenster. Heiß werden sie erst, wenn das Auto in den langsameren Passagen zu rutschen beginnt. Der Mercedes ist der Gegenentwurf. Er heizte in den Highspeed-Kurven Copse, Maggotts, Becketts und Stowe seine Reifen so stark auf, dass er in den letzten beiden langsamen Ecken seine Stärke nicht ausspielen konnte. Der McLaren kam in den Zielkurven mit Reifen im grünen Bereich an und meisterte so seine Problemkurven besser als der Mercedes.

McLarens Problem mit den langsamen Kurven steckt laut Norris seit 2019 in allen McLaren, die er gefahren ist. Die Balance verschiebt sich von Eingang bis Ausgang, was mit Abtriebsverlusten bei Schräganströmung und stark eingeschlagenen Vorderrädern zu tun hat. „Die Balance ist ein bisschen besser geworden, aber immer noch weit weg von dem, was ich mir wünsche. In langsamen Ecken ist das Auto extrem schwer zu fahren." Oscar Piastri bestätigt das, fügt aber hinzu: „Das Gefühl ist nicht viel anders als vorher. Wenigstens sind wir jetzt schneller. Wenn ich die Wahl habe, nehme ich lieber das schnellere Auto und kümmere mich später um die Straßenlage." Einige dieser Erbanlagen wird man laut Norris erst nächstes Jahr ändern können: „Wenn wir das schaffen, sind wir 2024 von Anfang an dabei."

An einer Front muss McLaren nicht mehr reparieren. Mit Norris und Piastri hat der zweitälteste Rennstall der Formel 1 eine der besten Fahrerpaarungen im Feld, gemessen am Alter und dem Potenzial, was noch in den beiden steckt, vielleicht sogar die beste. Norris fährt schon in seiner fünften Saison, ist aber erst 23. Das siebte Podium seiner Karriere und seine Duelle mit Verstappen und Hamilton waren eine weitere Bestätigung dafür, dass dem Engländer nur das Auto fehlt, um Rennen zu gewinnen.

Piastri ist noch ein Jahr jünger als Norris. Der Rookie fährt, als wäre er ein Routinier. Als der McLaren noch ein Auto für den Tabellenkeller war, sammelte der Australier unauffällig und nahezu fehlerlos fünf Punkte. Kaum taugte das Auto für ein Podium, stand er schon halb drauf. Nur das Timing des Safety Cars bremste Piastri aus. „Oscar hätte den dritten Platz verdient gehabt", fand Norris. „Er macht mir Druck. Manchmal mehr als mir lieb ist." ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



HOCHZWEI

Wunderwerk der Technik: Die Mercedes-Power-Unit von 2021. Mehr als 1000 PS. Wirkungsgrad von über 50 Prozent

Technik-Monster

Red Bulls Teamchef Christian Horner stellt die Regeln für den 2026er-Formel-1-Motor infrage. Die Konkurrenz reagiert misstrauisch. Was bemäkelt Horner? Und werden die Motoren wieder lauter?

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 1 müsse aufpassen, findet Christian Horner. Red Bulls Teamchef befürchtet, dass sich die Königsklasse gerade ein Frankenstein-Monster erschaffe. Er redet von der künftigen Motorenformel ab 2026, die auf dem Papier ein ausgeglichenes Verhältnis aus Verbrenner- und Elektro-Leistung vorsieht.

Für Horner lauern hier gleich mehrere Gefahren. Erstens: das Gewicht. Größere Batterien werden die Power Unit schwerer machen. Geschätzt legt diese dann um 30 bis 40 Kilogramm zu. Derzeit ist das Mindestgewicht der Antriebseinheit bei 151 Kilogramm verankert. Das Mindestgewicht der Autos liegt heute bereits bei 798 Kilo. „Die Größe der Batterie wird kolossal. Die Kühlung müsste deutlich ausgeweitet werden“, sagt Horner.

Zweitens malt er an die Wand, dass die Autos auf manchen Strecken noch lange vor dem eigentlichen Bremspunkt in den Ladebetrieb gehen müssen, um die Batterie aufzufüllen. Sein Chefpilot pflichtet ihm anhand der Simulationen bei. „Wenn du in Monza Vollgas gibst, musst du vier- oder fünfhundert Meter vor dem Bremspunkt herunterschalten, weil es schneller ist. Aus meiner Sicht kann das nicht der richtige Weg in die Zukunft sein“, sagt Max Verstappen.

Drittens warnt Horner vor langweiligen Prozessionen ohne Überholmanöver. „Mit einem Frankenstein müssten wir die Aerodynamik so auslegen, dass der Luftwiderstand drastisch verringert wird über bewegliche Teile. Das könnte dazu führen,

> „Glaubt irgendwer, dass die Formel 1 nicht in der Lage sei, Regeln zu schreiben, damit die Fahrer auf den Geraden nicht herunterschalten müssen?“
>
> Mercedes-Teamchef Toto Wolff

dass es keinen Windschatten-Effekt mehr gibt. DRS wäre sinnlos.“ Und Überholen noch schwerer als ohnehin schon. Horners Vorschlag für besseres Racing aus Red-Bull-Sicht: „Wir haben noch Zeit. Wenn wir die Verteilung der Leistung um fünf oder zehn Prozent zugunsten des Verbrenners umschichten, könnten die Probleme gelöst sein.“

Die Formel 1 hat sich auf die Agenda geschrieben, den 1,6 Liter großen Sechszylinder-Turbomotor und die Elektromaschine MGU-K gleichzusetzen. Es ist ein Verhältnis von etwa 50 zu 50 angedacht. Der Verbrenner soll wie die Hybridbausteine jeweils rund 350 Kilowatt leisten. In Stein gemeißelt ist das nicht, weil es keine verbindliche Obergrenze für die Leistung des Sechszylinders gibt. In der alten Währung sind das jeweils rund 476 PS. Horner will dieses Verhältnis kippen. Er soll dafür seit Monaten in der Formel-1-Kommission lobbyieren. Dort sitzen neben den zehn Teams auch Vertreter der FIA und des Formel-1-Managements.

Wolff gegen Horner

Red Bulls Teamchef will den Verbrenner stärken, was die Gesamtbotschaft einer umweltfreundlicheren Serie aus seiner Sicht nicht verwässere. Die Formel 1 rüste ja auf zu 100 Prozent nachhaltiges Benzin um. Von daher könne man doch 385 Kilowatt aus dem Turbomotor pressen und nur 315 Kilowatt aus der Batterie speisen. Oder das Verhältnis direkt auf 420 zu 280 kW ändern.

Offensichtlich ist Horner mit seinem Vorstoß eher isoliert. Die

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gegner unterstellen ihm eine Agenda. Sie glauben, dass Red Bull mit seiner neuen Motorensparte – RB Ford Powertrains – entweder in Problemen stecke oder so viel Angst schüren wolle, damit länger alles beim Alten bleibt. Eine Stimme aus dem Fahrerlager: „Red Bull ist unter dem aktuellen Reglement so überlegen. Wenn ich in ihrer Position wäre, hätte ich auch am liebsten keine Veränderung."

Toto Wolff spricht es öffentlich aus. „Nur weil sie mit ihrem Motorenprogramm nicht vorankommen, kommen sie mit so etwas um die Ecke. Es steckt hinter solchen Aussagen immer ein Motiv." Nachsatz des Mercedes-Teamchefs: „Es besteht null Chance, dass wir das Verhältnis kippen oder die Regeln verschieben. Dieses Motoren-Reglement hat Audi in die Formel 1 gelockt und bringt Honda zurück."

Das Regelwerk erlaubt es den Herstellern, seit Mitte 2022 den Sechszylinder-Turbo auf dem Prüfstand laufen zu lassen. Wenn man sich umhört, liegt Red Bull tatsächlich leicht hinter dem Fahrplan. Es gäbe Anlaufschwierigkeiten, was bei einem Projekt, das vom weißen Papier hochgezogen wurde, normal sei. Die Rede ist davon, dass der Verbrenner aus Milton Keynes etwa 10 PS unter dem Soll-Ziel liege. Problem dabei: Was ist überhaupt die Zielmarke? Nur dann lässt sich eine echte Einordnung treffen. Mercedes sei laut Red Bulls Rechnung am besten aus den Startlöchern gekommen, Red Bull liege dem Fahrerlager-Funk nach aber vor Ferrari. Alles Gerüchte. Aber Ingenieure sprechen gerne mal untereinander.

Die Regeln sind komplex. Die 2026er-Power-Unit ist eine ganz andere als die aktuelle. Die Hersteller müssen den Verbrennungsprozess anpassen. Das Verdichtungsverhältnis wird ein anderes sein. Der Turbolader kleiner. Die Benzindurchflussmenge sinkt. Die heiße Elektromaschine MGU-H fällt aus Komplexitätsgründen weg.

Sie hat keine Relevanz für die Serienentwicklung, weil die Last dort nicht hoch genug ist. Ein Straßenauto müsste schon dauerhaft weit über 200 km/h fahren, damit ein Abschöpfen überschüssiger Energie des Turbos Sinne ergäbe. Der Wegfall der MGU-H kostet die Power Unit in etwa 70 Kilowatt an Leistung.

Die Batterie ist eine riesige Spielwiese. „Die Regeln erlauben dieselbe Größe, wie wir sie aktuell haben", erzählt Mercedes-Motorenchef Hywel Thomas. Deshalb hoffen sie bei der Formel 1 und den Regelhütern der FIA, dass Innovationen in den nächsten Jahren allzu schwere Autos verhindern. Beim geplant dreifachen Output (350 statt 120 Kilowatt) sieht man mal, was da auf die Hersteller zukommt. „Als wir 2011/2012 mit der Motorenentwicklung für den aktuellen Zyklus angefangen haben, konnten wir uns auch nicht vorstellen, was bis 2014 alles möglich ist", vergleicht der Ingenieur. Derzeit schreibt das Regelwerk vor, dass die Batterie zwischen 20 und 25 Kilogramm wiegt.

Benzin für die Batterie

Kein Hersteller macht einen Hehl daraus, dass es eine große Herausforderung sein wird, die Batterie zu laden. Sodass ihr nicht der Saft ausgeht. Dafür werden die Motoren bewusst einen Teil des nachhaltigen Benzins verbrennen. 20 bis 30 Kilogramm etwa. So schrumpfen auch die Tanks nicht. „Wenn der Fahrer kein Drehmoment anfordert, wird das automatisch im Hintergrund passieren. Durch das nachhaltige Benzin halten wir das für einen akzeptablen Ansatz, um dem Problem zu begegnen", sagt Thomas. Die Königsklasse hätte es sich leichter machen können. Doch sie entschied sich auf Druck der etablierten Hersteller dagegen, auch an der Vorderachse zu rekuperieren.

Simulationen bei Mercedes ergeben, dass Strecken wie Monza, Baku und Saudi-Arabien wegen ihrer langen Geraden und Vollgasstücke am kritischsten sind. Würde man den Motor der Zukunft mit dem aktuellen Chassis verheiraten, käme es dort zu massivem De-Rating vor den Kurven. Heißt: Der Motor würde vorzeitig in den Ladebetrieb übergehen, und die Autos würden stark an Geschwindigkeit verlieren.

Deshalb braucht es komplett neue Autos. „Wir brauchen erstklassige Chassis-Regeln, um den State-of-the-Art-Motoren zu begegnen", sagt Toto Wolff. „Aber glaubt denn irgendwer daran, die Formel 1 sei dazu nicht in der Lage, Regeln zu schreiben, damit die Fahrer nicht auf Geraden herunterschalten müssen?"

Von einem anderen Hersteller hören wir: „Man kann die Simulationen so oder so drehen, wie man es für sich braucht, um Politik zu machen." Oder man nimmt welche her, die mehrere Monate alt sind. Je mehr ausprobiert und simuliert wird, desto geringer werden die Probleme.

Allen Beteiligten ist in jedem Fall klar, dass die Aerodynamik deutlich aufgewertet werden muss. Und zwar dahingehend, den Luftwiderstand der Autos drastisch zu senken. Ein hochrangiger Ingenieur rechnet vor: „Wir sprechen hier von 50 Prozent weniger Luftwiderstand, um der angepeilten Motorenformel gerecht zu werden." Von daher hat Horner einen Punkt, wenn er die Sorge aufbringt, dass der Windschatten-Effekt verschwinden könnte.

Die aktive Aerodynamik wird in die Formel 1 zurückkehren. Weltmeister Verstappen merkt an: „Dann entscheidet der Computer und nicht der Fahrer." Die Autos sollen kürzer werden. Das spart Gewicht und verringert den Luftwiderstand. Die FIA muss kluge Entscheidungen treffen und es nicht zu kompliziert machen. Je komplexer, desto höher die Gefahr, hinzufallen. Die Chassis-Regeln für 2026 haben nicht mehr lange Zeit zu reifen. Am besten wäre eine Entscheidung noch in diesem Jahr, spätestens aber in den ersten Monaten 2024.

Noch ein Thema: der Sound. Durch den Wegfall der MGU-H sollten die Motoren etwas lauter werden. Aber nicht wirklich kerniger. Dafür verändern sich zu wenige andere Parameter. ■

PATRIC OTTO

Getriebeprüfstand: Müssen die Fahrer unter Volllast herunterschalten?

WILHELM

Red-Bull-Lobby: Christian Horner regt ein Umdenken bei den Motoren an

WILHELM

Herausforderung Monza: Das Batteriemanagement kommt an Grenzen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel Hollywood – Fiktion vs. Realität

Alle wollen vom weltweiten Boom der Formel 1 profitieren. Jetzt ist auch Hollywood auf den Grand-Prix-Zug aufgestiegen. Können Brad Pitt und Co. der Königsklasse noch einen weiteren Schub verleihen?

Von: **Elmar Brümmer**

Über Nacht ist es gekommen, das elfte Formel-1-Team. Ohne lange Diskussionen, ohne Ansprüche an die Gewinnausschüttung, dafür mit einem schicken Rennwagen und einer kompletten Fahrerbesetzung. Gleich mittendrin, zwischen den Garagen von Mercedes und Ferrari. So weit müssen die Andrettis und die Kasachen erst noch kommen, aber APX ist seit Silverstone schon da. Klingt wie im Film? Ist ja auch einer. Beziehungsweise: wird noch einer.

Alles Kulisse und doch so verdammt echt. Den Rennfahrer Sonny Hayes gibt es zwar nicht, dafür aber seinen Darsteller Brad Pitt. Erste Hollywood-Liga, das sind die Macher von Apple TV der Königsklasse auch schuldig. Die Autos stehen sogar in der Startaufstellung, neben den echten Fahrern.

Netflix und „Drive to survive" bekommen Konkurrenz, das könnte also noch hart werden für Guenther Steiner. Allerdings ist anzunehmen, dass beim neuen Rennfilm – der noch keinen Namen hat – mehr gepiept als geflucht wird. Regisseur und Produzenten verstehen ihr Geschäft, zuletzt haben sie mit „Top Gun" die Kinos und die Streaming-Plattformen erobert. Aber bekommen sie das Gleiche auch auf dem Asphalt hin?

Die Hoffnung der Formel 1 liegt dabei auch bei den Co-Produzenten, namentlich Toto Wolff und Lewis Hamilton. Und die Sorge ist berechtigt. Nicht alle Rennfilme waren gut oder zumindest authentisch. Das ist bei Apple anders, weshalb an den Original-Schauplätzen gedreht wird, weshalb die Box perfekter aussieht als bei manchem echten Team, weshalb Brad Pitt plötzlich im Fahrer-Briefing sitzt und sich von Niels Wittich die Regel mit den vier Reifen über der Linie erklären lässt. Sie sollen viel miteinander gelacht haben.

Aber eine Komödie wird es natürlich nicht, sondern ein Drama. So wie es damals auch mit

> „Nach dem Film ‚Top Gun' wollten wir doch alle Piloten werden. So etwas Ähnliches könnte auch bei diesem Formel-1-Projekt möglich sein."
>
> Zak Brown, McLaren

Steve McQueen und seinem Film-Epos „Le Mans" war. Der Draufgänger schwärmte tatsächlich so für Sportwagen, wie es heute Brad Pitt für schnelle Motorräder tut. Der Plakattext von 1971 ist ein echter Klassiker und schon ein kleines Drehbuch für sich: „Die Männer. Die Frauen. Die Motoren. Einige werden Angst bekommen. Einige werden sterben. Einer wird gewinnen."

Was die echte Formel-1-Action angeht, hat Hollywood schon 1966 richtig vorgelegt. Der Film „Grand Prix" mit dem Hauptdarsteller James Garner begleitete vier Fahrer durch eine Saison. Handlungen und Dialoge waren nicht wirklich wichtig, das Publikum begeisterte sich an den realistischen, zum Teil auch erschreckenden Rennszenen. Wie heute wurde auf den echten Pisten und viel an den Rennwochenenden gedreht. Die Ankündigung „Speed und Spektakel" versprach nicht zu viel, für die damalige Zeit gab es nie gesehene Kamerabilder aus den Cockpits – und Graham Hill, Jack Brabham, Juan Manuel Fangio oder Jim Clark wurden plötzlich Filmstars.

Die Messlatte für den aktuellen Dreh wird „Rush" sein, die Geschichte des Duells zwischen Niki Lauda und James Hunt in der Formel-1-Saison 1976. Da stand zwar die Rahmenhandlung eher im Vordergrund als das Racing, aber gut gemacht war es trotzdem. Was sicher auch daran lag, dass sich Daniel Brühl und Niki Lauda gut verstanden hatten. Das ist bei Pitt und Hamilton nicht anders, der Superstar von der Leinwand hat sogar ein paar Stunden Fahrunterricht vom Rekordweltmeister bekommen.

Bislang macht die Apple-Crew also alles richtig, und dass der Film-Rennwagen so echt aussieht, zeugt von der Liebe zum Detail – es handelt sich um einen von Mercedes umgebauten Formel-2-Renner. Jeder, der auf das schwarz-goldene Auto guckt, erkennt darin die klassische John-Player-Special-Lackierung von Lotus, mit der die Kommerzialisierung der Formel 1 so richtig anfing. Auch kein schlechter Zug, die Tradition aufzugreifen. Vielleicht schaffen es die Sound-Techniker aus Hollywood ja auch, den Rennwagen einen satteren Klang zu geben. Wenn schon Kino, dann richtig! ■

RETURN TO SENDER

Hollywood trifft auf Grand-Prix-Zirkus

Schauen Sie sich den F1-Film an?
Der Autor freut sich über Ihre Meinung.
Schreiben Sie uns eine E-Mail an:
msa-lesertribuene@motorpresse.de

WILHELM

Der neue Formel-1-Film wird mit großem Aufwand gedreht, um so nah wie möglich dran zu sein an der Realität

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Daniel Ricciardo ist nach zehn Jahren wieder beim Red-Bull-B-Team

ALPHA TAURI

Formel 1

Back in Business

Nach nicht einmal einem halben Jahr Pause gibt Daniel Ricciardo sein F1-Comeback. Der Australier übernimmt das Alpha-Tauri-Cockpit des glücklosen Nyck de Vries.

Von: **Andreas Haupt**

Der Platzwechsel hatte sich angedeutet. Dass er nun so schnell vollzogen wurde, kam dann aber doch etwas überraschend. Daniel Ricciardo wird schon in Budapest wieder im F1-Zirkus mitmischen. Der Australier war Ende 2022 von McLaren vor die Tür gesetzt worden. Nun feiert er bei Alpha Tauri sein Comeback. Nyck de Vries muss sein Cockpit nach nur zehn Rennen räumen.

Ein Reifentest in Silverstone bekräftigte Red Bull in seiner Entscheidung: „Daniel hat nichts von seiner Form eingebüßt. Die Schritte, die er im Simulator gemacht hat, konnte er auf die Rennstrecke übertragen. Er hat uns beeindruckt“, erzählt Red-Bull-Teamchef Christian Horner. Alpha-Tauri-Rennleiter Franz Tost ergänzt: „An seinem Fahrkönnen besteht kein Zweifel, und er kennt bereits viele von uns, sodass seine Integration einfach und unkompliziert sein wird.“

Es ist der Fluch der Rookies. Die moderne Formel 1 lässt ihnen keine Zeit. Wer neu ist, muss sofort Leistung bringen. Sonst fegt einen der Zirkus von der Strecke. In seinen zehn Rennen sammelte De Vries nicht einen einzigen WM-Punkt. „Die Formel 1 ist so komplex, dass man Neulingen eigentlich drei Jahre einräumen müsste“, sagte Tost noch Anfang Juli.

Rote Karte für De Vries

Am Ende entschied nicht Tost, sondern die Führungsriege bei Red Bull über das Schicksal von De Vries. Schon beim fünften Rennen in Miami hatte Sportchef Helmut Marko von einer „gelben Karte“ für De Vries gesprochen. Weitere fünf Rennen später kam nun die rote Karte hinterher.

Ricciardos Management hatte seit Wochen auf ein Comeback gedrängt. Die Frage lautet allerdings, wieso der achtfache Grand-Prix-Sieger so scharf auf Alpha Tauri ist. Mit dem langsamsten Auto im Feld sind selbst Punkte ein kompliziertes Unterfangen. Wie soll sich ein achtmaliger GP-Sieger da motivieren, dem zum Schluss seiner McLaren-Zeit ohnehin fehlender Antrieb nachgesagt wurde? Einzig logische Erklärung: Ricciardo sieht es als Eintrittstor zu Red Bull. Ihm wird nicht entgangen sein, dass Sergio Pérez zuletzt schwächelte.

Liam Lawson muss weiter auf die Beförderung warten. Red Bull hat seinen Nachwuchsfahrer in der japanischen Super Formula geparkt, wo er am Wochenende seinen dritten Sieg feierte. „Die Entscheidung ist nachvollziehbar. Ein Wechsel mitten in der Saison wäre nicht einfach geworden“, sagte der Junior. Ganz allgemein – so hört man – will Red Bull seinen Nachwuchskader nach der Saison verkleinern – und zwar dramatisch. Aktuell beschäftigt man zwölf Piloten. ■

RED BULL

Nach zehn Rennen war die Geduld mit Nyck de Vries aufgebraucht

NACHRICHTEN

DEUTSCHE IN GOODWOOD

Sebastian Vettel und Mick Schumacher heizten den Fans beim Goodwood Festival of Speed ordentlich ein. Schumacher fuhr den Mercedes W02, mit dem sein Vater 2011 auf Punktejagd ging. Vettel hatte den Williams FW14B (1992) und den McLaren MP4/8 (1993) aus seiner Privatgarage nach Goodwood transportiert. Für den Showrun füllte der Heppenheimer CO_2-neutrale E-Fuels in die Tanks der legendären Renner.

NEUE TEILE FÜR RB19

Red Bull will beim nächsten Rennen in Ungarn die zweite größere Ausbaustufe der Saison zünden. Nach MSa-Informationen soll der RB19 neue Seitenkästen bekommen.

GRAND PRIX IN NIZZA

Der französische Präsident Emanuel Macron hat eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um die Formel 1 nach Frankreich zurückzuholen. Statt in Le Castellet soll der GP-Zirkus künftig in Nizza gastieren.

PÉREZ ROCKT MADRID

Sergio Pérez hat am Wochenende einen Showrun auf den Straßen von Madrid absolviert. Der Mexikaner war dabei in Sebastian Vettels Weltmeisterautos RB7 und im RB8 unterwegs und legte einige qualmende Donuts auf den Asphalt. 85 000 Fans sorgten für eine tolle Kulisse.

GULF-LOOK-COMEBACK

Williams wird in Singapur, Suzuka und Katar in einer speziellen Lackierung in den legendären Gulf-Farben antreten. Die Fans durften aus vier verschiedenen Designs wählen. Am Ende setzte sich eine moderne Interpretation des kultigen Looks durch.

ZEITPLAN GP UNGARN

Training 1:	Fr. 13.30 Uhr
Training 2:	Fr. 17.00 Uhr
Training 3:	Sa. 12.30 Uhr
Qualifying:	Sa. 16.00 Uhr
Rennen:	So. 15.00 Uhr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Symbolisch: Die in der WM vorne liegenden Kundenpiloten Jake Dennis und Nick Cassidy führen das Feld an

Circus Maximus

Beim vorletzten Rennwochenende der Formel E in Rom wurde die Fahrer-Weltmeisterschaft fleißig durchmischt. Nachdem Mitch Evans (Jaguar) mit seinem Sieg am Samstag zunächst mächtig auf die Spitze aufgeholt hatte, riss sein Schnitzer am Sonntag einen weiteren WM-Anwärter mit ins Chaos. Der große Profiteur war Jake Dennis (Andretti-Porsche).

Von: **Philipp Körner**

Alarmstufe Rot in Rom: Bei brütenden Temperaturen jenseits der 30 Grad zeigte die Formel E zwei hitzige und schrottreiche Läufe in der Ewigen Stadt. Dass es intensive Tage werden würden, war schon vorher absehbar. Denn zwei der vier großen Titelanwärter standen in Italien bereits unter Zugzwang. Der WM-Vierte Mitch Evans brauchte zwingend Punkte, um den Anschluss zu halten. Aber auch der auf WM-Rang 3 liegende Porsche-Pilot Pascal Wehrlein wollte mit starken Ergebnissen den Abstand zum Führungsduo nachhaltig eindampfen. Selbiges setzte sich vor Rom aus Kunden zusammen: Andretti-Ass Jake Dennis führte mit 154 Zählern, Nick Cassidy (Envision-Jaguar) lag nur einen Punkt hinter dem Briten.

Direkt wegen der ersten Quali-Gruppe am Samstag wurde intensiv diskutiert. Jaguar-Pilot Sam Bird hatte trotz einer gelben Flagge seine beste Zeit gefahren. Einer ersten Untersuchung folgte das Streichen seiner schnellsten Runde. Dadurch rückte zunächst der vorher zu langsame Wehrlein in den Kreis der K.o.-Phasen-Fahrer auf. Während der Pause vor den Final-Duellen tauchten die Offiziellen tiefer in die Daten ein und kamen zu einem bemerkenswerten Schluss: Sam Bird war schnell genug für den Sprung in die Duelle, obwohl er ausreichend Geschwindigkeit herausgenommen hatte. Diese Erklärung sorgte wenig überraschend bei Porsche für Murren.

> „Den Sieg haben wir nach dem Samstag nicht erwartet. Wir hatten grundsätzlich die Pace, aber profitierten vom Crash von Mitch Evans und Nick Cassidy."
>
> Jake Dennis

Die Pole-Position ging schlussendlich an Mitch Evans, der sich im Finale gegen Teamkollege Bird durchsetzte. Nissans Quali-Spezialist Sacha Fenestraz, Sébastien Buemi (Envision-Jaguar) und René Rast (McLaren-Nissan) komplettierten die Top 5. Evans' WM-Rivalen lagen eng zusammen: Jake Dennis wurde Siebter, Nick Cassidy Neunter und Pascal Wehrlein Zehnter. Der Maserati-Mann Maximilian Günther füllte die Lücke auf.

Üble Massenkarambolage

In der Auftaktrunde zog Bird an Evans vorbei und spendete seinem Kollegen somit energiesparenden Windschatten. Für Wehrlein startete das Samstags-Rennen bescheiden. Im Durcheinander der ersten Scharmützel zog sich der Porsche-Fahrer einen Frontschaden zu und musste an die Box abbiegen. Ein Abflug von André Lotterer (Andretti-Porsche) in der dritten Runde erzwang die erste Neutralisierung.

Nach dem Restart übernahm Evans schließlich die Führung von Bird. Dessen Rennen sollte kurz darauf dramatisch enden: In der neunten Runde verlor der Brite in der berüchtigten blinden Kurve sechs auf einem Schachtdeckel die Kontrolle und drehte sich nach einem Mauerkontakt über die Strecke. Während die

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Schrott: Ein Massencrash am Samstag zog sechs Ausfälle nach sich

FORMEL E

Party: Porsche-Privatier Dennis reist als Führender zum Saisonfinale in London

MOTORSPORT IMAGES

Landsmänner: Die Kiwis Nick Cassidy und Mitch Evans glänzten in Rennen 1

MOTORSPORT IMAGES

Wendepunkt: Evans fiel nach einem bitteren Auffahrunfall am Sonntag aus

ersten Verfolger noch eine Lücke vorbei gefunden hatten, kollidierte Buemi mit dem Heck des Jaguars. Der Envision des Schweizers hob ab und flog fast mit dem Kopf voran in die Mauer.

Ein Schlachtfeld aus Trümmern und austrudelnden Autos nahm weitere vier Piloten aus dem Rennen. Besonders brutal war der Einschlag von Edoardo Mortara (Maserati-DS) in die Seite des Bird-Wracks. Alle blieben unverletzt. Dafür stand allerdings die angespannte Ersatzteillage vor ihrer bislang größten Prüfung. Im Anschluss an eine 40-minütige Unterbrechung bot die zweite Hälfte dann sportliches Drama. Durch eine Verlängerung um zwei Runden (insgesamt 27) haderten einige Piloten mit ihrer Energie. Unter anderem konnte sich Dennis nur mit Würgen auf Rang 4 ins Ziel retten. Abseits einer erst verpassten zweiten Attack-Mode-Aktivierung fuhr Evans ein kluges Rennen und dementsprechend den dritten Rom-Erfolg in Serie ein. Nick Cassidy war zufriedener Zweiter – und damit neuer Tabellenführer. Maximilian Günther komplettierte das Podium. Erwähnenswert ist zudem der sechste Platz von Nico Müller (Abt-Mahindra). „Das war sehr nahe am bestmöglichen Ergebnis dran", resümierte der Schweizer.

Polster für Dennis

Die zweite Qualifikation stand im Zeichen des WM-Führungsduos Cassidy und Dennis. Sie setzten sich stark in den ersten Final-Runden durch und trafen schließlich aufeinander. Trotz einer kürzeren Abkühlpause schnappte sich Dennis seine zweite Pole-Position der Saison. Nissan-Fahrer Norman Nato, Aufholjäger Mitch Evans und sein Jaguar-Kollege Sam Bird komplettierten die Top 5. Pascal Wehrlein (Porsche) konnte sich nur auf dem 15. Rang qualifizieren. Trotz eines starken Sprungs vor auf P7 ist der „Fahrer-WM-Zug wahrscheinlich abgefahren".

Ein extrem enger Kampf an der Spitze mündete noch in der Anfangsphase in dem Schockmoment des zweiten Laufs: Beim Anbremsen der siebten Kurve verlor Evans die Kontrolle und flog über das Heck von Nick Cassidy. Jake Dennis konnte nur mit etwas Glück dem Chaos entkommen. Evans musste wenig später aufgeben, Cassidy humpelte auf einem trost- und punktelosen 14. Rang ins Ziel. Damit war der Weg für Dennis frei: „Den Sieg haben wir nach dem Samstag nicht erwartet. Wir hatten grundsätzlich die Pace, aber profitierten vom Crash." Hinter ihm boten sich Nato und Bird einen sehenswerten Kampf. Der Engländer gönnte dem Franzosen final das erste Podium für die neueste Version des Nissan-Werksteams. Dennis' ungefährdeter Sieg gab ihm nicht nur die Führung zurück, sondern auch einen größeren Vorsprung. Am 29. und 30. Juli bietet London die doppelte Bühne für den großen Titel-Showdown. ■

FORMEL E IN ROM (ITALIEN)

1. Rennen, 27 Runden à 3,380 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Mitch Evans	1:37.02,976 h
2.	Nick Cassidy	+ 1,639 s
3.	Maximilian Günther	+ 9,126 s
4.	Jake Dennis	+ 21,010 s
5.	Jean-Éric Vergne	+ 21,482 s
6.	Nico Müller	+ 21,858 s
7.	Norman Nato	+ 24,071 s
8.	Sérgio Sette Câmara	+ 25,427 s
9.	Pascal Wehrlein	+ 28,582 s
10.	Sacha Fenestraz	+ 30,342 s

2. Rennen, 24 Runden à 3,380 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jake Dennis	45.04,323 min
2.	Norman Nato	+ 3,105 s
3.	Sam Bird	+ 3,633 s
4.	Edoardo Mortara	+ 4,357 s
5.	Sébastien Buemi	+ 5,004 s
6.	Maximilian Günther	+ 5,403 s
7.	Pascal Wehrlein	+ 11,586 s
8.	Stoffel Vandoorne	+ 11,951 s
9.	Dan Ticktum	+ 12,563 s
10.	Nico Müller	+ 13,313 s

WM-STAND FAHRER

1.	Jake Dennis	195 Punkte
2.	Nick Cassidy	171
3.	Mitch Evans	151
4.	Pascal Wehrlein	146
5.	Jean-Éric Vergne	107
6.	Maximilian Günther	101
7.	António Félix da Costa	93
8.	Sébastien Buemi	82
9.	Sam Bird	77
10.	Norman Nato	47

WM-STAND TEAMS

1.	Envision-Jaguar	253 Punkte
2.	Porsche	239
3.	Jaguar	228
4.	Andretti-Porsche	218
5.	DS Penske	153
6.	Maserati-DS	130
7.	McLaren-Nissan	86
8.	Nissan	79
9.	NIO 333	34
10.	Mahindra	33

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Dänische Dominanz

Wette gewonnen: Nach seinem Premierensieg durfte Lundgaard den ungeliebten Schnauzer abrasieren

RLL-Youngster Christian Lundgaard hat in Toronto seinen ersten IndyCar-Sieg eingefahren. Das 21-jährige Ex-Alpine-Talent setzte seine Strategie perfekt um und zeigte zum richtigen Zeitpunkt kompromisslose Manöver. Der Meisterschaftsführende Álex Palou (Chip Ganassi Racing) erlebte in Kanada einen skurrilen Renntag.

Von: **Philipp Körner**

Nicht einmal zwei Monate ist es her, dass Rahal Letterman Lanigan Racing wie ein K.o.-geschlagener Boxer auf dem Boden lag. Die Mannschaft von Bobby Rahal durchlitt katastrophale Tage im Vorfeld des Indy 500, deren sportlicher Tiefpunkt die gescheiterte Qualifikation der Nummer 15 gewesen ist. Im Rennen selbst profitierte man zwar von zahlreichen Ausfällen, war aber trotzdem weit von einer vorzeigbaren Pace entfernt.

Seit dem miserablen Auftritt beim Saisonhöhepunkt hat sich bei der Honda-Truppe allerhand verändert. Unter anderem wurde beim Personal intensiv umgebaut und eine schon vorher angeschobene interne Umstrukturierung beschleunigt. Gründer Bobby Rahal berichtete: „In den letzten sechs Wochen sind wir durch die Hölle gegangen. Es macht überhaupt keinen Spaß, Änderungen durchzusetzen, die das Leben von Menschen auf den Kopf stellen."

Palou marschiert weiter

Beim einzigen Auslandsgastspiel der IndyCar sollten sich die Reformen mächtig auszahlen. Der frühere F2-Fahrer Christian Lundgaard holte bei schwierigen, da nassen Bedingungen die zweite Pole-Position seiner noch jungen IndyCar-Karriere. Scott McLaughlin (Team Penske) und Patricio O'Ward (McLaren) komplettierten die Top 3. Mies lief es hingegen beim Tabellenführer Álex Palou. Der spanische Ganassi-Pilot qualifizierte sich nur auf P15.

Durch drei Neutralisierungen mit jeweils interessantem Timing überwog im Rennen der taktische Charakter. Ein größerer Unfall in der ersten Runde nahm nicht nur auf Anhieb vier Autos aus dem Kanada-Lauf – darunter die Pagenaud-Vertretung Tom Blomqvist (Meyer Shank Racing) –, sondern auch mehrere Runden Last von den optionalen weichen Startreifen. Für diese hatte sich auch Christian Lundgaard entschieden. Die zweite Neutralisierung wurde zur Halbzeit ausgerufen, nachdem Romain Grosjean (Andretti Autosport) wohl mit Lenkproblemen hart in die Mauer eingeschlagen war. Beim Restart drehte Kyle Kirkwood (Andretti Autosport) den Honda-Rivalen Hélio Castroneves (Meyer Shank Racing) – Caution #3. Die dafür nötige Strafe zerstörte Kirkwoods zu diesem Zeitpunkt aussichtsreiche Taktik.

Der Rest des Rennens lief daraufhin geordnet ab. Für Spannung sorgte allerdings Álex Palou, der sich im Chaos des Castroneves-Crashs den Frontflügel beschädigt hatte. Während Christian Lundgaard unbeirrt seine Taktik in den ersten RLL-Sieg seit 2020 umsetzte, hielt Palou die Verfolger ab und sicherte sich nicht nur einen überraschenden zweiten Platz, sondern auch einen noch größeren Vorsprung in der Fahrerwertung. Colton Herta (Andretti Autosport) wurde nach einem ebenfalls riesigen Sprung durch das Feld Dritter. ■

INDYCAR, TORONTO

1.	Christian Lundgaard	1:41.55,8001 h
2.	Álex Palou	+ 11,7893 s
3.	Colton Herta	+ 15,0599 s
4.	Scott Dixon	+ 15,7600 s
5.	Josef Newgarden	+ 19,2421 s
6.	Scott McLaughlin	+ 19,4798 s
7.	Marcus Armstrong	+ 22,8005 s
8.	Patricio O'Ward	+ 23,9982 s
9.	Graham Rahal	+ 26,6884 s
10.	Felix Rosenqvist	+ 28,6024 s

Pole-Position:
C. Lundgaard: 1.04,1567 min
Meiste Führungsrunden:
C. Lundgaard, 54/85 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Palou	471 Punkte
2.	Dixon	300
3.	Newgarden	291
4.	Ericsson	275
5.	O'Ward	274

MOTORSPORT IMAGES

Álex Palou (links) holte trotz eines Frontflügelschadens den zweiten Platz

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eine Aktion von

AUTO STRASSENVERKEHR · BIKEX · CARAVANING · MOTORRAD · eurotransport.de · FERNFAHRER · firmenauto Mobilität & Management

karl · MOOVE · auto motor sport · MOUNTAIN BIKE · promobil · ROADBIKE · trans aktuell

PASS AUF, WEN DU IN DEN SCHATTEN STELLST!

FÜR MEHR RÜCKSICHT, VORSICHT UND UMSICHT IM STRASSENVERKEHR.

RÜCKSICHT HAT VORFAHRT

Mobilität der Zukunft

NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL

Partner der Initiative

DAIMLER TRUCK · DEKRA · HUK-COBURG Aus Tradition günstig · LIQUI MOLY · SONAX MADE IN GERMANY · TÜV SÜD · VREDESTEIN TYRES · ZF GROUP

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Halbzeitsause

Start am Samstag: Auf halb feuchter Strecke fährt Owega (#48) mutig an die Spitze

ADAC MOTORSPORT

Mit zwei packenden Rennen verabschiedete sich das ADAC GT Masters am Nürburgring aus der ersten Saisonhälfte in die Sommerpause. Die Siege im hart umkämpften Feld gingen an Salman Owega/Elias Seppänen (Landgraf-Mercedes) und Marco Mapelli/Benjamin Hites (Grasser-Lamborghini).

Von: **Michael Bräutigam**

Mit 15 Autos wuchs das Starterfeld im Vergleich zur Vorwoche um 50 Prozent an. Juta Racing kehrte zurück und hatte einen zweiten Audi dabei. Project 1, Schnitzelalm Racing und Paul Motorsport fuhren ebenfalls Gaststarts. Und war es in der Vergangenheit noch so, dass Gäste für die Punktewertung „unsichtbar" waren, so gilt das in diesem Jahr nicht mehr. Das sorgte dafür, dass die Gäste fröhlich mitkämpften.

Nachdem am trockenen Freitag Lamborghini das Tempo vorgab, änderte Regen im Samstags-Qualifying die Vorzeichen gehörig. Die richtige Taktik wählte Tim Zimmermann im Porsche von Huber Racing, der Runde um Runde fuhr, sich stetig verbesserte und letztlich mit mehr als einer halben Sekunde Vorsprung die Pole-Position holte.

Für Zimmermann war es das erste Mal überhaupt mit dem Porsche im Regen. Dahinter landete Salman Owega, der nach dem starken Auftritt am Norisring ein weiteres, aber noch nicht das letzte Ausrufezeichen setzte. Auf P3 war mit Simon Connor Primm sogar ein GT3-Neuling zu finden. Der Top-Pilot aus der ADAC GT4 Germany gab sein GT3-Debüt und wurde im Lamborghini von Paul Motorsport beim Regen-Quali wortwörtlich ins kalte Wasser geworfen. Die Feuertaufe bestand er souverän.

Die nächste Owega-Show

Auch im Vorstart zum Samstagslauf kam noch mal ein heftiger Regenschauer herunter. Allerdings trocknete die Strecke so weit wieder ab, dass das gesamte Feld auf Slicks ins Rennen ging. Den größten Mut in der Anfahrt zu Kurve 1 zeigte Owega, der sich außen herum gleich an Zimmermann vorbeischob

> „Es ist schön, die Meisterschaft jetzt zur Halbzeit anzuführen. In der zweiten Saisonhälfte wollen wir weiter fleißig Punkte einfahren."
>
> Sven Müller, Joos-Porsche

und danach auf- und davonzog. Bis zum Öffnen des Boxenstopp-Fensters lagen schon rund 17 Sekunden zwischen dem Kölner und den Gegnern.

Das lag auch daran, dass Jannes Fittje im Porsche von Huber Motorsport sich in der Startphase P2 sicherte, bei komplett trockener Strecke aber den Speed nicht mehr mitgehen konnte. Zum einen wogen die 20 kg Erfolgsgewicht vom Sieg am Norisring schwer, zum anderen kämpfte man mit einem starken Übersteuern, das man über das gesamte Wochenende nicht in den Griff bekam. „Es ist das gleiche Auto wie in Spa und am Norisring, wo es ja sehr schnell war. Wir wissen selber nicht, warum wir diese Probleme haben", sagte Nico Menzel, der zur Rennhälfte von Fittje übernahm und am Ende noch bis auf P9 zurückgereicht wurde.

Großer Sieger der Owega-Verfolgergruppe wurde der HRT-Mercedes von Alain Valente und Ralf Aron. Der Schweizer robbte sich erst zum Ende des ersten Stints an die Gruppe heran, fuhr einen starken Overcut, und nach dem Fahrerwechsel lag man plötzlich auf dem zweiten Platz.

Holzems Weg zur DTM

Um diesen entbrannte fortan ein packender Vierkampf. Erst als Marco Wittmann den Druck auf Maximilian Paul im Kampf um P3 erhöhte, konnte Aron sich ein wenig lösen. „Zu Beginn meines Stints wollte ich auf Platz 2 vorfahren. Mir fehlte allerdings ein bisschen der Topspeed. Deshalb entschied ich mich, den dritten Platz zu verteidigen", sagte Paul.

Während die einen Gaststarter also neben den nun zweifachen Siegern Owega/Seppänen sowie Valente/Aron zur Champagnerdusche antreten durften, war Project 1 undankbarer Vierter. Es war allerdings sowohl für das Team als auch die beiden Fahrer

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC MOTORSPORT

Souveräne Sonntagssieger: Mapelli/Hites im Lamborghini von Grasser Racing

ADAC MOTORSPORT

Die besten Gäste: Wittmann/Holzem holten im Project-1-BMW P4 und P2

die Premiere im GT Masters. Für Sandro Holzem ging es beim Gaststart außerdem darum, den nächsten Schritt Richtung DTM-Einstieg zu machen. Dabei schlug er sich bei seinem ersten Auftritt auf der großen Bühne beachtlich. „Vor allem konnte ich viel von Marco lernen. Egal ob über die Daten oder in Sachen Renntelligenz“, berichtete Holzem.

Ebenfalls nur knapp dahinter landeten Zimmermann und Jaxon Evans im besten Porsche. Die 911er-Fraktion, die drei der ersten vier Rennen teilweise dominant gewinnen konnte, war in der Eifel sonst ziemlich machtlos. Eine BOP-Anpassung traf sie recht hart, sodass man hinter Lamborghini und BMW nur dritte Kraft war. Auch Mercedes war wie schon am Norisring eigentlich als nicht siegfähig eingestuft. Der Samstags-Doppelsieg entstand durch die Umstände und starke individuelle Leistungen.

Am Sonntag zeichnete sich der nächste Krimi schon im Qualifying ab. Marco Mapelli fuhr im neueren der am Start stehenden Lambo-Modelle zu einem Quali-Rekord, war dabei jedoch nur eine Hundertstel schneller als Ben Green im Schubert-BMW.

Dahinter brachte sich Wittmann auf P4 in Position, schnappte sich in seinem Stint den zweiten Platz und machte danach Jagd auf Mapelli. Doch sowohl vor als auch nach dem Fahrerwechsel änderte sich nichts. Holzem blieb zwar bei einem erneut starken Auftritt an GT-Open-Meister Ben Hites dran, doch der machte den GRT-Sieg perfekt.

Um den letzten Podestplatz kämpfte ein munteres Trio. Auf P3 lag Finn Gehrsitz, der den Joos-Porsche von Sven Müller übernommen hatte. Er bekam Druck sowohl von Zimmermann als auch den Debütanten von Schnitzelalm Racing. Auch für sie und die Fahrer Marcel Marchewicz und Colin Caresani war es jeweils der erste GT-Masters-Auftritt. Als mit Abstand bester Mercedes zeigten die Neulinge aber auf Platz 5 ihr Potenzial.

Müller/Gehrsitz vorn

An der Reihenfolge der Verfolger sollte sich nichts mehr ändern, weil Gehrsitz seine Runden ganz cool abspulte und damit die Tabellenführung von den Samstagssiegern eroberte. Damit geht man als Halbzeitmeister in die lange Sommerpause. „Es ist schön, die Meisterschaft jetzt zur Halbzeit anzuführen. In der zweiten Saisonhälfte wollen wir weiter fleißig Punkte einfahren. Das wird bis zum letzten Rennen der Schlüssel zum Erfolg sein“, gab Müller einen Ausblick.

Am 50. Geburtstag von Klaus Landgraf hatte dessen Truppe im Gegensatz zum Vortag übrigens nicht viel zu lachen. Owega war zwar trotz 20 kg Erfolgsgewicht in der zweiten Rennhälfte auf dem Vormarsch, wurde innerhalb einer Vierer-Kampfgruppe, die sich um P6 balgte, aber ausgerechnet von Markenkollege Valente angestoßen und herumgedreht. Valente musste daraufhin dreimal durch die Penalty Lap und fiel noch bis auf Platz 10 zurück. Owega wurde Achter. ■

ADAC GT MASTERS NÜRBURGRING, 1. LAUF

Pole-Position:
#92 Tim Zimmermann (Huber Racing, Porsche 911 GT3 R), 1.40,647 min
Schnellste Runde:
#48 Salman Owega (Landgraf Motorsport, Mercedes-AMG GT3), 1.27,233 min

1.	#48	Owega/Seppänen	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	40 Runden
2.	#2	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 14,997 s
3.	#71	Primm/Paul	Paul Motorsport	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 17,016 s
4.	#56	Holzem/Wittmann	Project 1 Motorsport	BMW M4 GT3	+ 17,450 s
5.	#92	Zimmermann/Evans	Huber Racing	Porsche 911 GT3 R	+ 18,051 s
6.	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser-Racing-Team	Lamborgh. Huracán GT3 Evo2	+ 19,921 s
7.	#10	Schramm/Verhagen	FK Performance Motorsport	BMW M4 GT3	+ 28,905 s
8.	#20	Coseteng/Green	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	+ 32,599 s
9.	#25	Fittje/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 32,652 s
10.	#91	Gehrsitz/Müller	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R	+ 33,147 s

ADAC GT MASTERS NÜRBURGRING, 2. LAUF

Pole-Position:
#63 Marco Mapelli (GRT Grasser-Racing-Team, Lamborghini Huracán GT3 Evo2), 1.25,231 min
Schnellste Runde:
#56 Marco Wittmann (Project 1 Motorsport, BMW M4 GT3), 1.26,348 min

1.	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser-Racing-Team	Lamborgh. Huracán GT3 Evo2	41 Runden
2.	#56	Holzem/Wittmann	Project 1 Motorsport	BMW M4 GT3	+ 2,152 s
3.	#91	Gehrsitz/Müller	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R	+ 10,990 s
4.	#92	Zimmermann/Evans	Huber Racing	Porsche 911 GT3 R	+ 11,654 s
5.	#11	Caresani/Marchewicz	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	+ 12,307 s
6.	#20	Coseteng/Green	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	+ 27,317 s
7.	#71	Primm/Paul	Paul Motorsport	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 27,635 s
8.	#48	Owega/Seppänen	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	+ 34,733 s
9.	#10	Schramm/Verhagen	FK Performance Motorsport	BMW M4 GT3	+ 40,217 s
10.	#2	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 40,383 s

ADAC MOTORSPORT

Halbzeitmeister: Müller (l.)/Gehrsitz

PUNKTESTAND FAHRER NACH 6 VON 12 LÄUFEN

1.	Gehrsitz/Müller	98 Punkte
2.	Seppänen/Owega	95
3.	Zimmermann/Evans	91
4.	Fittje/Menzel	88
5.	Hites/Mapelli	80
6.	Coseteng/Green	67
7.	Aron/Valente	66
8.	Umbrarescu	60
9.	Schramm	53
10.	Maini	41

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nach exakt 15 Jahren enden die GT-Werkseinsätze bei Audi Customer Racing. Es gibt noch Teile und Support – und keine Perspektive

AUDI

Audi stoppt GT3-Sport

Vor knapp drei Wochen, als Audi-CEO Markus Duesmann geschasst wurde, gab es noch mal kurz Hoffnung für die GT-Fraktion bei Audi Sport. Seit letzter Woche Dienstag ist klar: Audi Customer Racing liefert zwar weiter Ersatzteile und Technik-Support, doch die werksunterstützten GT3-Starts sind ebenso Geschichte wie der GT-Fahrerkader.

Von: **Marcus Schurig**

Letzte Woche Montag fiel das Hackebeil bei Audi: In einer Vorstandssitzung wurde das Ende der werksunterstützten Einsätze bei Audi Customer Racing beschlossen. Die Kundensportabteilung wird zwar weiter bestehen, doch die Aufgaben beschränken sich in Zukunft auf die Lieferung von Ersatzteilen, den technischen Basis-Support und auf reglementsbedingte Updates der Rennwagen aus den Klassen GT2, GT3 und GT4 sowie beim TCR-Tourenwagen RS3 LMS. Damit können private Teams aus den genannten Kategorien zwar weiterhin ihre Rennwagen einsetzen, doch die Feuerkraft von Audi Sport Customer Racing wird auf null heruntergefahren.

Die Produktion neuer Rennautos wird im ersten Quartal 2024 eingestellt, ebenso die sogenannten „strategischen" Einsätze, ein Euphemismus für GT3-Werkseinsätze wie bei den 24h-Rennen am Nürburgring und in Spa oder bei der DTM. Damit enden auch die Verträge mit den Audi-Topteams und den 14 Audi-Werksfahrern. Zwar hat Audi zugesichert, die Homologation der Fahrzeuge um mindestens einen Zyklus zu verlängern, dennoch ist davon auszugehen, das sich die Top-Kundenteams von Audi verabschieden werden, da sie befürchten müssen, beim Thema Balance of Performance (BOP) ohne Werksunterstützung zwangsläufig unter die Räder zu geraten.

Straßen-R8 als Sargnagel

Viele Audi-Mitarbeiter hatten ebenso wie Teams, Fahrer und GT-Promotoren nach der Entlassung von Audi-CEO Markus Duesmann am 29. Juni darauf gehofft, dass es zu einer Neubesinnung beim Thema Kundensport kommen könnte. Jetzt ist Realität, was viele Insider befürchtet hatten: Der GT-Kundensport wurde plattgemacht. Welche Faktoren

„Eine Strategiegruppe in den Wolken hat aufgegleist, was der CEO wollte: F1 und Rallye Dakar. Der Rest gerät unter die Räder."

WRT-Teamchef Vincent Vosse

lösten die Entscheidung aus? Erstens hat Audi bereits 2022 beschlossen, dass der Straßensportwagen R8 keinen Nachfolger mit Verbrennungsmotor mehr erhalten wird, womit die technische Absprungbasis für die Klassen GT2, GT3 und GT4 entfällt. Zwar wollte man bei Audi einen vollelektrischen R8-Nachfolger nicht ausschließen, doch erstens gibt es dazu noch keine Entscheidung, zweitens macht ein Batterie-elektrischer R8 im Langstreckensport keinen Sinn.

Aderlass bei GT3-Teams

Außerdem setzt Audi zweitens langfristig alle Jetons im Motorsport auf die Formel 1. In einem Anschreiben an Teams, Fahrer und Partner, das MSa vorliegt, wird betont, dass die Elektrifizierung der kompletten Straßenflotte sowie die Fokussierung auf den angekündigten Einstieg in

AUDI

Der letzte Werkseinsatz: Das Scherer-Team holte im Juli Platz 3 in Spa

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

die Formel 1 ab der Saison 2026 die Rahmenbedingungen für die Entscheidung lieferten. Zwar betont Chris Reinke, Leiter Audi Customer Racing, den positiven Umstand, dass der Teile- und Technik-Support weiterläuft, doch erstens gibt es dafür rechtliche Gründe, und zweitens wird die Entscheidung zu einem finalen Aderlass im GT-Sport führen. Viele GT3-Topteams wie WRT hatten sich bereits von der Marke mit den vier Ringen verabschiedet, ebenso Topfahrer wie René Rast oder Dries Vanthoor.

Das Ende der werksunterstützten Einsätze wird nun zu einem Umdenken bei den verbliebenen Topteams wie Scherer Sport PHX (ex Phoenix Racing), Land Motorsport oder Abt Racing führen. Martin Tomczyk, Motorsportdirektor bei Abt Racing, bestätigte bereits am letzten Dienstag, dass man sich jetzt auch mit anderen Szenarien beschäftigen müsse.

Schneidezähne gezogen

Die Urteile im Umfeld der Audi-Teams waren von Enttäuschung und Unverständnis geprägt, wie man sich unschwer vorstellen kann. Für WRT-Teamchef Vincent Vosse war das Ende jedoch absehbar: „Eine abgehobene Strategiegruppe hat das aufgegleist, was der Vorstandschef haben wollte – also Formel 1 und Rallye Dakar. Für mich war von Beginn an klar, dass daher alle anderen Rennprojekte wie Formel E, DTM, LMDh und auch der GT-Sport unter die Räder geraten würden."

Im Gegensatz zu vielen anderen GT-Teamchefs hat Vosse auch nach der Entlassung von Markus Duesmann nicht mehr an eine Kehrtwende geglaubt: „Die Grundsatzentscheidungen wurden bereits vor langer Zeit getroffen, und offensichtlich sind sie auch unter den neuen Voraussetzungen irreversibel." Damit spielt Vosse darauf an, dass der Duesmann-Nachfolger Gernot Döllner offenbar an der Ausrichtung seines Vorgängers festhält. Viele Audianer hatten gehofft, dass das völlig nutzlose Dakar-Programm schnell und das F1-Projekt zeitnah abgesägt werden könnte.Die Spekulation, dass Duesmann, der die Amtsgeschäfte erst am 1. September abgibt, seine Agenda gegen den Willen seines Nachfolgers durchgepaukt haben könnte, verweisen VW-Insider ins Reich der Fabel. „Duesmann ist kaltgestellt und entscheidet nichts mehr", sagt ein Audianer.

> „Wir arbeiten seit 24 Jahren mit Audi zusammen, das ist einzigartig. Natürlich beschäftigen wir uns auch mit anderen Szenarien."
>
> Abt-Direktor Martin Tomczyk

Daher verhält es sich vermutlich eher so, dass Duesmann-Nachfolger Gernot Döllner die unbequeme und unpopuläre Entscheidung, dem GT-Kundensport die Schneidezähne zu ziehen, seinem Vorgänger „überlassen" hat. Parallel bestätigen Informationen unserer F1-Kollegen, dass das Audi-Formel-1-Projekt trotz des Führungswechsels nicht zu wackeln scheint.

Ob die Rechnung, alle Jetons auf die Formel 1 zu setzen, aufgeht, muss sich erst erweisen. Da dem VW-Konzern quer über alle Marken eine zünftige Sparwelle droht, stehen die hohen Anfangsinvestitionen für den Formel-1-Einstieg ganz sicher unter Druck. Zweitens bezweifeln Experten, ob mit der Standortwahl – Motor aus Deutschland, Team aus der Schweiz – die Kostendeckel eingehalten werden können. Verkauft hat man den Einstieg intern als Profit Centre, doch die Rechnung geht nur auf, wenn man vorne fährt, Titel gewinnt und die Budgetdeckel so geschickt managt, dass man trotzdem siegfähig ist.

Audi: Aussteiger-Marke?

Der Fokus auf die Formel 1 ist also durchaus riskant, vor allem deshalb, weil man bei Audi alle Nebenkriegsschauplätze im Motorsport rasiert. Bei den anderen deutschen Herstellern setzt man auf einen ausgewogenen Mix zwischen Werkssport und Kundensport: Mercedes macht Formel 1 und GT-Sport in drei Klassen; BMW hat wie Porsche ein Werksprogramm im Langstreckensport und unterhält parallel erfolgreiche GT-Programme im Kundensport.

Das Grunddilemma bei Audi besteht darin, dass man sich als einziger großer Autohersteller gegen einen Sportwagen-Nachfolger mit Verbrenner oder mit Verbrenner und Hybrid entschieden hat. Alle anderen Topmarken im GT-Sport setzen weiter auf Verbrenner, ob mit oder ohne Hybrid. Das erlaubt auch eine flexible Auslegung der GT-Kundensportprogramme, inklusive ausgewählter Einsätze mit Werksunterstützung. Auf diese Weise können Hersteller weiter um prestigeträchtige GT-Siege kämpfen und parallel vom Marketing- und Kosten-Benefit des Kundensports profitieren.

Somit wird am Ende nach 15 erfolgreichen GT-Jahren (siehe rechts) eine weitere große Motorsporttradition bei Audi beerdigt. Nach den Ausstiegen in Le Mans (2016), der DTM (2020), der Formel E (2021), dem Ende der Kooperation in der LMDh-Klasse mit Porsche (2022) sowie dem GT-Ende (2023) und dem Dakar-Abschuss (2024) bleibt nicht mehr viel übrig vom Glanz der Marke.

Da das F1-Projekt in einer separaten GmbH mit eigener Berichtsstruktur läuft, ist Audi Sport spätestens 2026 tot – denn dann gibt es keine anderen Sport-Programme mehr. Die Chancen für eine Neubesinnung unter der Führung von Gernot Döllner werden von Audi-Insidern als gering eingeschätzt. Markus Duesmann war zwar nur drei Jahre im Amt, aber die Folgen seiner Entscheidungen werden noch über viele Jahre zu spüren sein. ■

AUDI

Ende Gelände: Kundensportchef Reinke (l.) mit Audi-Vorstand Hoffmann (M.)

AUDI GT3-HISTORIE

DER ERFOLGLOSE ERFOLG

Gemessen an Siegen, Titeln und Erfolgen wird man kaum Gründe finden, um die Audi-Kundensportabteilung einzustampfen. Eher im Gegenteil: Das Jahr 2022 markierte zum Beispiel mit 76 nationalen Titeln die erfolgreichste Saison in der Audi-Geschichte überhaupt. Neben 290 Einzelsiegen kamen noch drei 24h-Rennsiege obendrauf, einer davon beim 24h-Klassiker auf dem Nürburgring. Doch ganz offensichtlich ging es bei der Entscheidung, die Werkseinsätze bei Sprint- und Langstreckenrennen zu stoppen, nicht um Zahlen, Daten und Fakten. Denn der Audi R8 LMS war 2022 mit 121 Siegen ebenfalls ein echter Überflieger. Seit Beginn der Kundensport-Ära im Jahr 2009 hat Audi im GT-Sport mehr Titel und Trophäen eingefahren als in irgendeiner anderen Rennkategorie zuvor. Außerdem hat man gut Geld verdient: Vom GT3-Dauerbrenner Audi R8 hat man mehr als 300 Fahrzeuge verkauft, auf die GT2- und GT4-Ableger entfallen noch mal über 130 verkaufte Fahrzeuge. Zusammen mit dem TCR-Modell auf Basis des Audi RS3 LMS hat die Kundensportabteilung somit in 14 Jahren fast 800 Rennwagen ausgeliefert.
Die Erfolge in der Kundensport-Königsklasse GT3 aufzuführen, würde Seiten füllen, daher machen wir das hier im Stakkatoschritt: 6 Siege beim 24h-Rennen Nürburgring; 4 Siege beim 24h-Rennen Spa; 4 Siege beim FIA GT Weltcup in Macau; 3 Siege beim 12h-Rennen Bathurst, 2 Klassensiege beim 24h-Rennen in Daytona. Die ellenlange Siegerliste führte zu einer ellenlangen Titelflut, besonders im ADAC GT Masters, in der GT World Challenge (GTWC) Europe oder in der GT3-Königsklasse, der Intercontinental GT Challenge (IGTC), wo Audi drei Hersteller- und zwei Fahrertitel holen konnte. Sehr beeindruckend – aber geholfen hat es leider nichts.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Grünes Auto mit Ecken und Kanten und italienischer Flagge: der neue Lamborghini SC63 für die WEC und IMSA

LAMBORGHINI

Lambo für Le Mans

Lamborghini präsentierte beim Festival of Speed in Goodwood seinen LMDh-Rennwagen, mit dem die Italiener ab der Saison 2024 in der Sportwagen-WM (WEC), in Le Mans und in der amerikanischen IMSA-Meisterschaft antreten werden. Für das Projekt baute Lamborghini einen eigenen V8-Biturbo-Rennmotor, der keinerlei Bezug zu einer VW-Plattform aufweist.

Von: **Marcus Schurig**

Unsere Designer haben ein wirklich schönes Rennauto entwickelt", sagte Lambo-CEO Stephan Winkelmann bei der Präsentation in Goodwood. „Wenn der SC63 so schnell ist wie er schön ist, dann stehen uns ein paar tolle Jahre in der Topkategorie des globalen Langstreckensports bevor." Leider ist es ja nun so, dass Schönheit keine Garantie für Performance ist. Andererseits haben die Mitarbeiter des Centro Stile unter Führung von Chef-Designer Mitja Borkert alles getan, um die traditionell extrovertierte und kantige Designsprache der Lambo-Straßenmodelle auf das Gesamtsiegerauto zu übertragen – zum ersten Mal wagt sich Lamborghini damit ins Haifischbecken der Langstrecken-Topmarken.Weil alle anderen Hersteller in der Regel runde Formen favorisieren, darf der neue SC63 schon jetzt als Solitär gelten: Scharfe Ecken und Kanten zeichnen das neue Lambo-Flaggschiff aus, verziert mit zahlreichen Zitaten von den Serienmodellen, wie die großen NACA-Einlässe an den hinteren Seitenkästen oder die Ypsilon-Lichtsignatur, die die Rennwagen sofort als Lamborghini erkennen lassen soll.

SC63 in Verde Mantis

„Natürlich waren unsere Spielräume beim Design über das Reglement begrenzt", sagt Borkert. „Bei so einem Projekt steht die Performance im Vordergrund, daher sind einige Flächenformen über die Funktionalität und die Aerodynamik vorgegeben." Trotzdem konnten die Designer Einfluss nehmen: „Im ersten Schritt wurde das Kühlkonzept festgelegt, erst danach konnten wir unsere Design-DNA in das neue Rennauto einweben."

Wie alle Straßen-Lamborghini trägt der SC63 eine spitzte Nase, die Radhäuser vorne und hinten wurden durch übergreifende Designmerkmale verbunden, die Seitenkästen sind schräg gestellt, ebenso der Übergang von der Motorverkleidung in die Heckflügelstützen. Die kuppelförmige Kanzel wurde etwas schnittiger ausgelegt, auch wenn man die extrem flache Stellung der Windschutzscheibe beim LMDh-Auto nicht wirklich umsetzen konnte. „Es gab Punkte wie bei der Aerodynamik oder bei den Regelbestimmungen, wo wir uns als Designer zurücknehmen mussten", wie Borkert erklärt.

Keine Zurückhaltung gab es bei der Farbe: Der SC 63 leuchtet in der Lambo-Rennfarbe Verde Mantis, mit farblicher Absetzung in der Fahrzeugmitte von vorne bis zum Dach, die je nach Einsatzrennserie in schwarz oder in weiß ausgeführt sein wird.

„Im ersten Schritt wurde das Kühlkonzept festgelegt, erst danach konnten wir die Design-DNA von Lamborghini in den SC63 einweben."

Lambo-Designchef Borkert

Der Blick auf die Technik erklärt, warum Lamborghini auf den rollenden LMDh-Zug aufspringt: „Wir haben bereits 2021 angekündigt, dass unsere gesamte Modellpalette auf der Straße bis Ende 2024 teilelektrifiziert wird", so CEO Winkelmann. „Im Prototypensport gelten die gleichen Regeln – das war der Hauptgrund, warum wir erstmals ein ein Auto für die Topklasse im Langstreckensport bauen."

Lernen bei der Software

Für den Lambo-Entwicklungsvorstand Rouven Mohr hat das Projekt eine herausragende Bedeutung, gerade auch mit Blick auf die Straßenautos: „Weil die Software für die Abstimmung von Motor und Hybrid freigestellt ist, können wir im Rennsport wirklich etwas lernen, um auf der Straße noch besser zu werden." Das amerikanische LMDh-Reglement sieht die Verwendung von Einheitskomponenten im Hybridbereich vor, doch die Software für die Nutzung der elektrischen Energie ist komplett freigestellt.

Damit sind zentrale Bauteile wie Getriebe, MGU und Batterien vorgegeben, die Hersteller liefern aus Kostengründen nur noch den verbrennungsmotorischen Anteil. Bei Lamborghini hat man sich im VW-Konzern die Freigabe

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

LAMBORGHINI

„Wir haben sehr viel Vorarbeit auf Motor- und Hybridprüfständen geleistet, so dass wir zügig in die Performance-Tests einsteigen können."

Lambo-CTO Rouven Mohr

geholt, einen eigenen Rennmotor bauen zu dürfen. Eine Übernahme zum Beispiel des V8-Biturbos aus dem Porsche-GTP-Projekt stand nicht zu Debatte – obwohl dieses Projekt ursprünglich mal als Konzernplattform für die LMDh-Klasse verkauft wurde.

„Bei dem V8-Motor handelt es sich um ein reinrassiges Renntriebwerk", sagt Rouven Mohr. „Der Hubraum beträgt 3,8 Liter, die beiden Turbolader sitzen rechts und links vom Motor, was die Wartungsfreundlichkeit und Hitzeableitung ebenso verbessert wie die Schwerpunktlage." Laut Mohr ging es beim Renntriebwerk nicht um Innovation oder Wirkungsgrad, sondern primär um hohe Motorleistung und hohe Standfestigkeit.

Das allwissende Internet spekulierte nach der SC63-Präsentation, dass dieser Motor womöglich auch die Basis für den Huracán-Nachfolger bietet. Das ist nach unserem Kenntnisstand falsch: Der Straßenmotor hat mit 4,0 Litern mehr Hubraum, die Turbolader sitzen oben auf dem Motor im sogenannten heißen V.

Exklusive Partner für SC63

In der LMDh-Klasse müssen die Hersteller aus Kostengründen auf ein sogenanntes LMP2-Chassis zurückgreifen, Lamborghini kooperiert hier als einziger Hersteller mit dem französischen Spezialisten Ligier. Diese Konstellation ist Vorteil und Nachteil zugleich: „Wir konnten mit Ligier spezifische Projektziele erarbeiten, während andere Marken mit Kompromissen leben müssen, weil mehrere Hersteller das gleiche Chassis verwenden", so Lambo-Sportchef Giorgio Sanna. Der Nachteil liegt darin, dass Ligier bisher über keine Erfahrungen mit den Plattform-basierten Klassen DPI und LMDh verfügt.

Interessant: Ein kleiner Aufkleber auf dem SC63-Rennwagen (SC steht für Squadra Corse, 63 für das Geburtsjahr der Marke) verriet, dass der deutsche Fahrwerksspezialist KW Suspensions als Exklusivausrüster an Bord sein wird, angeblich mit einem sogenannten Heave-Dämpfer.

Eng getakteter Testplan

Der wirklich hektische Teil in der Entwicklung steht Lamborghini erst nach der Präsentation bevor, zumal die Premiere seit Ende Mai bereits zweimal verschoben wurde. Anfang August steht der Shakedown in Vallelunga an, dann folgen im Wochenrhythmus Tests unter anderem in Imola und Le Castellet. Im September wird ein zweites Chassis fertiggestellt, beide Fahrzeuge werden dann nach Amerika verschifft, wo ein weiterer Testmarathon unter anderem in Daytona, Sebring und Road Atlanta ansteht.

Spätestens im November muss Lamborghini die Spezifikation einfrieren und in die Homologation einsteigen, die unter anderem Windkanaltests in Amerika und Europa vorsieht. „Wir haben bereits sehr viel Vorarbeit auf den statischen und dynamischen Motor- und Hybridprüfständen geleistet, in der Hoffnung, dass wir deshalb schnell in die Performance-Tests einsteigen können", so Entwicklungsvorstand Mohr.

Parallel haben die vier bestätigten Werksfahrer (Andrea Caldarelli, Mirko Bortolotti, Romain Grosjean und Daniil Kvyat) bereits Tausende Kilometer im Simulator mit Driver-in-the-Loop-Konfiguration abgerissen. An der Fahrerfront gibt es übrigens keine Neuigkeiten: Wie bereits von MSa im Oktober 2022 geschrieben, wird Mercedes-Pilot Raffaele Marciello den Lambo-Kader verstärken, der sechste Pilot soll ebenfalls von einem anderen Hersteller kommen.

Zurück zum Testplan: Bei Lamborghini geht man mit 80-prozentiger Sicherheit davon aus, dass man den IMSA-Auftakt beim 24h-Rennen in Daytona auslassen muss. Das Einsatzteam Iron Lynx, dass wie mehrfach berichtet offenbar auch Teile des LMDh-Gesamtprojektes bei Lamborghini mitfinanziert, wird sein Debüt mit dem SC63 demzufolge beim Auftakt der Sportwagen-WM in Katar am 2. März 2024 geben. Lamborghini bestreitet die volle WM-Saison mit einem Auto, nur beim 24h-Rennen in Le Mans wird ein zweiter LMDh-Prototyp eingesetzt.

Das Programm in der IMSA-Serie fokussiert sich auf den sogenannten Endurance Cup, in dem die wichtigsten langen Rennen der Saison (Daytona, Sebring, Watkins Glen und Road Atlanta) in einer separaten Wertung zusammengefasst sind. Im nächsten Jahr wird dieser Endurance Cup um ein fünftes Langstreckenrennen in Indianapolis ergänzt.

Laut Entwicklungsvorstand Rouven Mohr peilt Lamborghini in der Testphase eine Laufleistung von über 20 000 Kilometern an. „Der Testplan ist natürlich eng getaktet, aber ich glaube, wir sind insgesamt sehr gut vorbereitet", so Mohr. Den späten Einstieg in das LMDh-/LMH-Format sieht Mohr nicht als Nachteil: „Erstens erwarten wir weniger Probleme in der Testphase, außerdem hoffen wir, dass sich die BOP bis zu unserem Einstieg ausgepegelt haben wird." ■

LAMBORGHINI

Die typische Lambo-Lichtsignatur dient auch beim SC63 als Markenzeichen

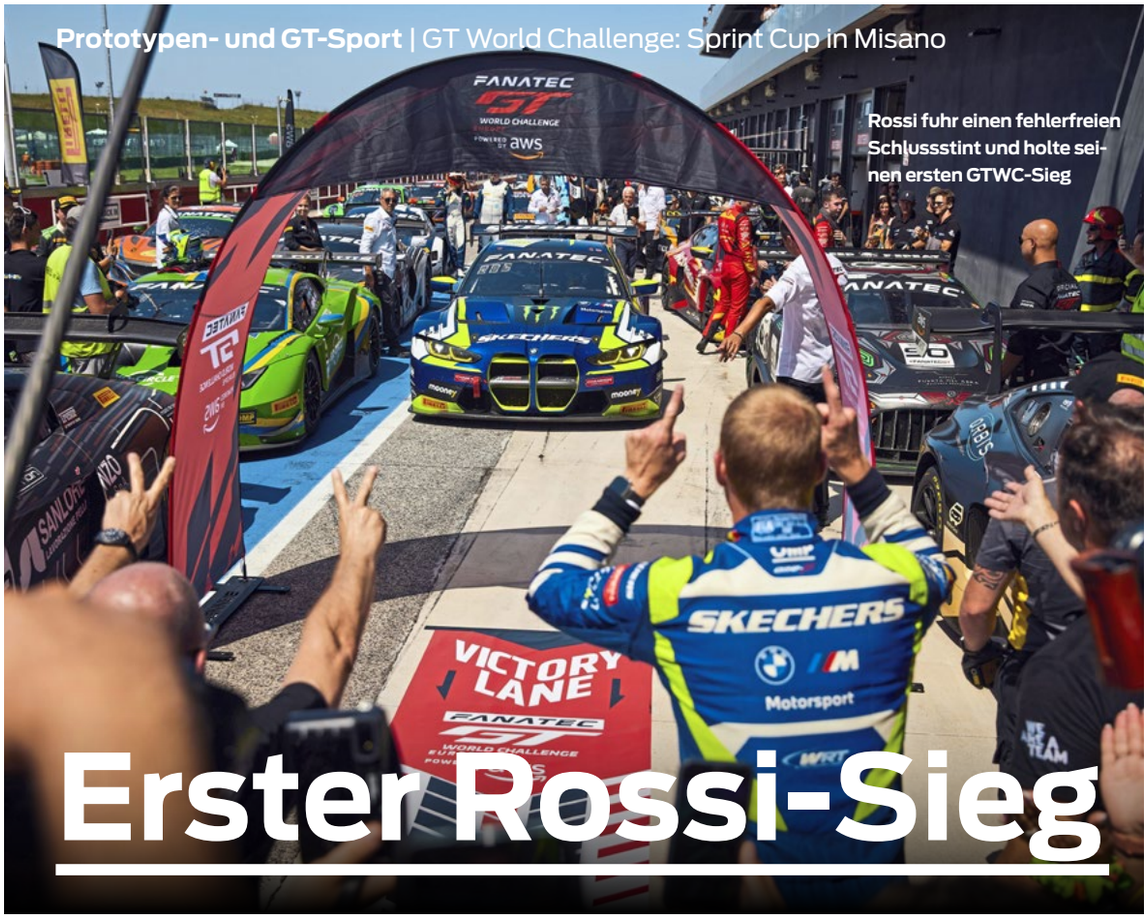
LAMBORGHINI

SC63-Präsentation: Lambo-CEO Winkelmann (l.) und IMSA-Boss Doonan

LAMBORGHINI

SC63: Eckiger Übergang von der Motorverkleidung in die Heckflügelstelzen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Rossi fuhr einen fehlerfreien Schlussstint und holte seinen ersten GTWC-Sieg

Erster Rossi-Sieg

Es war nur eine Frage der Zeit, und die war nun reif: Beim Heimspiel in Misano holte der neunfache Motorrad-Weltmeister Valentino Rossi seinen ersten Sieg im GT3-Sport. Der Italiener gewann das zweite Sprintrennen der GT World Challenge in Misano zusammen mit dem Belgier Maxime Martin.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Valentino Rossi, seit diesem Jahr Werksfahrer bei BMW, feierte damit nur wenige Wochen seit seinem ersten Sieg auf vier Rädern im „Road to Le Mans"-Rennen den zweiten Erfolg, doch das Level in der Pro-Klasse der GT World Challenge Sprint Series ist deutlich höher einzuschätzen. Rossis Teamkollege Martin ging von Startplatz drei ins zweite Rennen, aber der Belgier übergab den BMW M4 GT3 gleich zu Beginn des Boxenstoppfensters, was Rossi eine freie Strecke bescherte. Dank des Undercuts und schneller Rundenzeiten von Rossi lag das Duo nach den Stopps vor dem Comtoyou-Audi von Legeret/Haase, während das führende Schwesterauto (Weerts/Vanthoor) bei den Stopps zurückfiel.

„Besser geht es nicht", freute sich Rossi nach dem Erfolg. „Meinen ersten Sieg in dieser Serie ausgerechnet hier in Misano feiern zu dürfen, ist etwas ganz Besonderes. Ich habe auch bei der ‚Road to Le Mans' gewonnen, aber auf diesem Niveau hier in meiner Haupt-Rennserie zu siegen, ist noch einmal etwas ganz anderes. Ich bin jetzt seit eineinhalb Jahren in der Rennserie, und es war hart gegen die hochklassige Konkurrenz. Jetzt bin ich oben angekommen. Dafür bedanke ich mich beim gesamten Team WRT, bei Vincent Vosse, Maxime Martin und bei BMW."

Zwei BMW auf dem Podest

Ein kleines bisschen darf sich Rossi auch bei der BOP bedanken, denn die BMW M4 durften vor den Sprintrennen 15 Kilo ausladen, was vor allem am Sonntag bei Streckentemperaturen von über 50 Grad ein klarer Vorteil zu sein schien. Rossis WRT-Teamkollege Dries Vanthoor hatte das Rennen von der Pole-Position in Angriff genommen, doch ein langsamer Stopp kostete 13 Sekunden und vereitelte einen möglichen BMW-Doppelsieg.

Immerhin durfte man sich beim WRT-Team dennoch über zwei Podestplätze freuen, denn ein weiterer BMW (Simmenauer/Neubauer) schaffte mit Platz 3 den Sprung aufs Podest in Misano. Das Mercedes-Duo Timur Boguslavskiy und Raffaele Marciello holte Platz 4 und profitierte dabei von einer Safety-Car-Phase kurz vor Rennhalbzeit. Boguslavskiy kam wie Rossi früh an die Box, und Teamkollege Raffaele Marciello stürmte dann in seiner unnachahmlichen Art von Position 10 bis auf Schlussplatz 4 nach vorne.

AMG-Sieg am Samstag

Raffaele Marciello und Timur Boguslavskiy hatten bereits am Samstag Grund zur Freude, denn das Akkodis-ASP-Duo gewann den ersten Sprint-Lauf in Misano. Der Sieg vor dem Ferrari-Duo Lappalainen/Altoe fiel mit sieben Sekunden Vorsprung recht deutlich aus, und mit dem Erfolg in Italien übernahmen Boguslavskiy und Marciello auch die Tabellenführung in der Sprint-Wertung – gleichzeitig holten sie den 30. Sprint-Sieg für Mercedes.

Marciello konnte sich im ersten Stint erst spät und langsam von Altoe lösen, ein verkorktser Stop bei Ferrari, der vier Sekunden kostete, erhöhte die Führung für Marciellos Teamkollege Boguslavskiy. Der Russe ließ in seinem Stint nichts mehr anbrennen und fuhr den Sieg problemlos nach Hause. ■

GT WORLD CHALLENGE (GTWC): SPRINT CUP

1. RENNEN IN MISANO (ITALIEN)

Länge der Strecke: 4,226 km; **Renndistanz:** 38 Runden = 160,588 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis ASP-AMG GT3	1:00.16,098 h
2.	Pro	#14	Lappalainen/Altoe	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+7,461 s
3.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-BMW M4 GT3	+15,909 s
4.	Pro	#12	Baert/Vervisch	Comtoyou-Audi R8 GT3	+18,057 s
5.	Pro	#69	Costa/Vermeulen	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+18,438 s
6.	Gold	#9	Panis/Di Folco	Boutsen VDS-Audi R8 GT3	+23,124 s
7.	Pro	#60	Pepper/Perera	VSR-Lamborghini Huracán GT3	+27,453 s
8.	Pro	#46	Rossi/Martin	WRT-BMW M4 GT3	+28,043 s
9.	Pro	#11	Legeret/Haase	Comtoyou-Audi R8 GT3	+28,351 s
10.	Pro	#40	Drudi/Feller	Tresor Orange 1-Audi R8 GT3	+34,220 s

GT WORLD CHALLENGE (GTWC): SPRINT CUP

2. RENNEN IN MISANO (ITALIEN)

Länge der Strecke: 4,226 km; **Renndistanz:** 36 Runden = 152,136 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#46	Rossi/Martin	WRT-BMW M4 GT3	1:00.20,502 h
2.	Pro	#11	Legeret/Haase	Comtoyou-Audi R8 GT3	+4,243 s
3.	Pro	#31	Simmenauer/Neubauer	WRT-BMW M4 GT3	+6,105 s
4.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis ASP-AMG GT3	+10,644 s
5.	Pro	#69	Costa/Vermeulen	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+11,618 s
6.	Pro	#14	Lappalainen/Altoe	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+12,470 s
7.	Pro	#25	Bastard/Niederhauser	Saintéloc-Audi R8 GT3	+15,708 s
8.	Pro	#60	Pepper/Perera	VSR-Lamborghini Huracán GT3	+16,092 s
9.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-BMW M4 GT3	+16,789 s
10.	Pro	#159	Goethe/Kjærgaard	Garage 59-McLaren 720 S GT3	+23,732 s

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zukunft der NLS: Wie geht es 2024 weiter?

AvD weiter in Planung

In einer Pressemitteilung verkündete der AvD, was MSa-Leser schon wussten: Die Gründung der Nürburgring Endurance GmbH, um 2024 Langstreckenrennen auf der Nordschleife auszurichten. Konkrete Inhalte sollen in zwei Monaten folgen. Damit bleibt es schwammig. Bei der VLN Sport GmbH ist man über einige Aussagen überrascht.

Von: **Bianca Leppert**

Wer die laufende Berichterstattung rund um die Zukunft des Langstreckensports auf der Nordschleife verfolgt hat, für den war in der jüngsten Pressemitteilung des AvD zur Gründung der NES GmbH inhaltlich nichts Neues zu lesen. Es soll mindestens acht Rennen geben mit einer Dauer von 4, 6 oder 12 Stunden.

Interessanter ist aber dieser Absatz: „Nach wie vor steht das Angebot des AvD an die ausrichtenden Ortsclubs der Nürburgring Langstrecken-Serie, sich in die neue Gesellschaft einzubringen und ihre Rennen unter ihrem Namen durchzuführen. Da seit mehreren Wochen eine ganze Reihe Gespräche mit der VLN Sport GmbH geführt wurden und die Eckdaten bekannt sind, wird eine Entscheidung seitens der Clubs jetzt kurzfristig erwartet.“ Der letzte Stand war, dass die Clubs innerhalb der VLN Sport 7:2 gegen das Angebot gestimmt haben – unter anderem, weil es kaum mehr Mitspracherecht gegeben hätte. Theoretisch könnten aber einzelne Clubs trotzdem noch ausschwenken.

BR FOTO

Die unklare Zukunft ist derzeit für die Teams der NLS ein Handicap

„Wir sind über die Aussage, es hätte seit mehreren Wochen eine ganze Reihe von Gesprächen mit der VLN Sport GmbH & Co. KG stattgefunden, sehr überrascht. Es hat tatsächlich nicht ein Gespräch zwischen Vertretern des AvD und der VLN Sport GmbH stattgefunden“, sagte VLN-Sport-Geschäftsführer Mike Jäger. „Vielmehr führen wir bislang ausschließlich Gespräche mit unserem langjährigen Partner, der Nürburgring Holding GmbH, zur Weiterentwicklung der Nürburgring Langstrecken Serie.“ Und weiter: „Der AvD, der aktuell in diesem Jahr für die Ausrichtung einiger Oldtimer-Rundfahrten und Bergrennen verantwortlich zeichnet, präsentiert sich als Heilsbringer, um den Motorsport auf der Nordschleife in eine sichere Zukunft zu führen. Das ist aus unserer Sicht vermessen.“ ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

ELMS-SIEG: ALGARVE PRO

Beim 4h-Rennen der European Le Mans Series (ELMS) in Le Castellet konnte sich das LMP2-Team Algarve Pro Racing in den letzten Minuten den Sieg sichern: Schlussfahrer James Allen überholte sieben Minuten vor Rennende den LMP2 von Louis Delétraz, nachdem er zuvor eine größere Lücke auf den bis dahin führenden Delétraz (Racing Team Turkey) schließen konnte. Allen teilte sich den siegreichen Algarve-Pro-LMP2 mit Kyffin Simpson und Alex Lynn. Delétraz hatte die Führung erst 23 Minuten vor Rennende übernommen, als der führende LMP2 von Paul-Loup Chatin die Boxen wegen eines Reifenschadens ansteuern musste. Delétraz wiederum verlor vier Minuten vor Ende noch Platz 2 an Duqueine-Pilot Neel Jani. Delétraz, Yoluc und Eastwood belegten im Ziel Platz 3. Der GT-Klassensieg ging an das deutsche Proton-Porsche-Team (Ried/Andlauer/Levorato).

LMP3 AB 2025 MIT BITURBO

Der Ausrichter des 24h-Rennens in Le Mans, ACO, hat angekündigt, dass die nächste Generation der LMP3-Rennwagen ab 2025 mit einem V6-Biturbotriebwerk des französischen Herstellers Oreca ausgerüstet wird. Der Oreca-V6 löst das bisherige 5,6-Liter-V8-Triebwerk von Nissan ab.

REEVES CALLAWAY IST TOT

Der Gründer von Callaway Cars, Reeves Callaway, ist im Alter von 75 Jahren gestorben. Deutschen Motorsport-Fans ist der Name Callaway vor allem durch Einsätze in Le Mans sowie der GT3-Corvetten in der ADAC GT Masters-Serie bekannt. Callaway Competition wurde 1994 in einer Partnerschaft zwischen Ernst Woehr, Giovanni Ciccone und Reeves Callaway gegründet.

IMSA: NEUES BOP-SCHEMA

Zum ersten Mal in der jüngeren Geschichte hat die IMSA-Serie die BOP für die GT-Klassen GTD-Pro und GTD in einem Aufwasch für die nächsten drei IMSA-Veranstaltungen in Lime Rock, auf dem Indianapolis Speedway (Testtag) und das Rennen in Road America angepasst. Damit folgt IMSA einem Trend, den die BOP in der Sportwagen-WM

MOTORSPORT IMAGES

seit diesem Jahr beschritten hat, wobei je nach Streckencharakteristik die Einstufungen im Paket für mehrere Rennen festgelegt werden. Mercedes muss mit seinen GT3-Modellen 10 Kilogramm Gewicht zuladen, dafür bekommen sie allerdings etwas mehr Leistung, während die Porsche 911 GT3 R 20 Kilo ausladen dürfen.

WEC MIT HYDROGEN-BOOST

Wie bereits in MSa nach dem 24h-Rennen in Le Mans berichtet, steigt das Interesse an Wasserstoff-Antrieben stark an. ACO-Regel-Experte Bernard Niclot hatte am Rande des 24h-Rennens erklärt, dass aktuell zehn Hersteller an Beratungen zum Thema Wasserstoff teilnehmen, darunter Toyota, Hyundai und Ford. Mittlerweile haben auch Renault/Alpine, Peugeot und BMW öffentlich Interesse geäußert. Der ACO will ab 2026 eine dritte Topklasse für Fahrzeuge mit H2-Verbrennungsmotoren an den Start bringen.

WEC: KEIN DRITTER FERRARI

Seit dem WEC-Rennen in Monza sind Pläne für den Einsatz eines dritten und privaten Ferrari 499P vom Tisch: Uhrenhersteller Richard Mille wollte ursprünglich einen dritten 499P sponsern, doch Ferrari legte die Pläne aufgrund der hohen Komplexität des Autos vorläufig auf Eis.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bei der Generalprobe sämtliche Bestzeiten gefahren: Ott Tänak

M-SPORT

Tage der Wahrheit für M-Sport

Die Rallye-Weltmeisterschaft schaltet in den Vollgas-Modus. Mit Estland und Finnland finden die schnellsten Schotterläufe der Saison innerhalb von nur zwei Wochen statt. Vor allem für Ott Tänak steht eine Menge auf dem Spiel.

Von: **Michael Heimrich**

Trotz der angespannten finanziellen Lage hat M-Sport nichts dem Zufall überlassen. Insgesamt 500 Testkilometer konnten Ott Tänak und sein Teamkollege Pierre-Louis Loubet im Vorfeld der Rallye Estland abspulen. Tänak bestritt zudem noch die lokale Lõuna-Eesti Ralli, die er überlegen gewann. „Jetzt werden wir sehen, wie nahe wir an die anderen herankommen“, hofft der Este auf eine Trendwende. Mit 98 Zählern belegt er aktuell den vierten Platz der Meisterschaft, auf Titelverteidiger und Spitzenreiter Kalle Rovanperä (Toyota) fehlen bereits 42 Punkte. „Wir haben das Rennen aber noch nicht aufgegeben“, unterstrich Tänak vor seinem Heimspiel.

Rund um Tartu, der zweitgrößten Stadt Estlands, stehen 300 Wertungskilometer auf dem Programm. Das Tempo auf den schnellen und flüssigen Schotterstrecken ist enorm hoch, oder wie es Hyundai-Pilot Esapekka Lappi beschreibt: „Vollgas oder bremsen: Etwas dazwischen gibt es hier nicht.“

Podiums-Routine

Bei Hyundai erhofft man sich nicht nur vom neuen Technikchef Francois-Xavier Demaison neue Impulse, auch Neuzugang Teemu Suninen soll für frischen Wind sorgen, Der 29-jährige Finne fuhr zur Gewöhnung an den i20 Rally1 ebenfalls in Lõuna-Eesti und wurde hinter dem unantastbaren Tänak Zweiter. „Er weiß, wie man hier auf das Podium kommt“, erinnert Teamchef Cyril Abiteboul an Suninens zweiten Platz beim estnischen WM-Lauf im Vorjahr – damals allerdings in der WRC2-Wertung.

Ein Fahrer stand in der letzten Saison ganz weit vor allen anderen: Kalle Rovanperä. Mit über einer Minute Vorsprung entschied er die Rallye klar für sich. „Letztes Jahr hat das Wetter einen Unterschied gemacht, und ich hoffe, dass wir auch dieses Jahr etwas Regen bekommen“, meinte der Finne. Kommt der Niederschlag, würde sich seine Rolle als Straßenfeger am Freitag nicht zu negativ auswirken. Bislang gibt es schlechte Nachrichten für Rovanperä: Die Wetterfrösche sehen soweit keine Schützenhilfe von Petrus.

HYUNDAI

Zurück in der Topliga: Suninen

Mit nur acht Rally1-Fahrzeugen ist die Rallye Estland an der Spitze dünn besetzt. Auch die sonst so starke Rally2-Fraktion kommt dieses Mal nur auf 26 Teilnehmer. Weil die Rallye Finnland nur anderthalb Wochen später stattfindet und deshalb nur wenig Zeit bleibt, um Schäden rechtzeitig zu reparieren, besteht immerhin die Hoffnung, dass am Sonntag noch genügend Autos dabei sind. ■

WM-NACHRICHTEN

LOEB PLANT KEIN COMEBACK

Sébastien Loeb verfolgt aktuell keine Pläne, in die Rallye-Weltmeisterschaft zurückzukehren. Gerade bei M-Sport hatte man zu Saisonbeginn gehofft, den Franzosen überzeugen zu können, den einen oder anderen WM-Lauf zu bestreiten. Der 49-Jährige fährt aktuell die Rallycross-WM, der künftige Einsatz als Dacia-Werkspilot bei der Rallye Dakar und der Rallye-Raid-WM verhindern auch einen möglichen Start bei der Rallye Monte Carlo.

MIKKELSEN BACKT KLEINE BRÖTCHEN

Die Hoffnungen von Andreas Mikkelsen auf eine Rückkehr in ein Werkscockpit zerplatzten, als sich Hyundai für Esapekka Lappi und Craig Breen entschied. Der Norweger gibt sich keinerlei Illusion hin, dass sich kurzfristig eine neue Chance für ihn ergeben wird: „Die Möglichkeiten sind arg beschränkt.“ Deshalb sortiert er seine Saisonziele neu und rückt einen weiteren Titelgewinn in der WRC2 in den Fokus: „Realistisch gesehen können wir sechs Läufe bewerkstelligen.“ Problem: Es zählen die besten sieben Ergebnisse.

SOLBERG: IN FINNLAND NICHT IN DER WRC2

In Estland durchaus auf der WRC2-Liste, geht Oliver Solberg in Finnland wie zuletzt in Kenia wieder außer Konkurrenz an den Start. Bei der Safari schrieb er sich mangels Konkurrenz nicht ein, er wolle den Titel nicht abstauben, so Solberg. In Finnland dagegen ist alles am Start, was Rang und Namen hat, aber die Rallye liegt Solberg nicht. In den vergangenen zwei Jahren schied er durch Unfälle aus, er will daher in Jyväskylä ohne Punkte-Druck starten. Als Restprogramm bieten sich die Rallye Akropolis und die Rallye Zentraleuropa an. So fällt die Titelentscheidung vermutlich in Passau. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Fast besser als Finnland“

Glenn Olsson, Chef der neuen „Königlichen Rallye von Skandinavien“ über die Härten des Umzugs des schwedischen WM-Laufes nach Norden und das neue Schmuckstück der Europameisterschaft auf legendärem Boden.

Von: **Markus Stier**

MCKLEIN

„Es ist viel leichter, aus einer Sommer-Rallye auch eine Art Festival zu machen.“

Glenn Olsson

Sie haben zehn Jahre den schwedischen Winter-WM-Lauf gemanagt. War diese Rallye im Sommer auch für Sie ein bisschen surreal?
Es hat mir das Herz gebrochen, als wir Värmland verlassen mussten, aber es gab keine andere Lösung, als weiter nach Norden zu gehen. Hier sind die Winter nicht mehr schneesicher. Man muss schon deutlich in die Höhe gehen, um sicheren Frost zu haben. Aber diese Prüfungen liegen alle ein ganzes Stück nördlich von hier.

Der schwedische WM-Lauf ist ja aus einer Sommer-Veranstaltung entstanden? Hat Ihre neue Rallye noch Gemeinsamkeiten mit der alten Rallye Mitternachtssonne?
Nicht wirklich. Die erste Ausgabe war ja eine Sternfahrt, die aus verschiedenen Startorten ganz oben in Kiruna endete. Danach war diese Rallye ein Stück östlich bei Örebrö beheimatet.

Woher kam die Idee, hier ein neues Projekt zu starten?
Die Schweden-Rallye nach Umea zu verlegen, war ein unglaublicher Kraftakt, der auch mich persönlich viel Energie gekostet hat. Ich habe die Leitung des WM-Laufes abgegeben, ich brauchte erst mal eine Pause. Aber seit der WM-Promoter auch für die Europameisterschaft verantwortlich ist, habe ich die Idee für eine Sommer-Rallye entwickelt. Ich mag die ERC, ich mag das Konzept.

Was gefällt Ihnen daran?
Es ist ein bisschen wie in den alten Zeiten, wo sich ein Schwede ein Auto besorgen konnte, um aufs Podium zu fahren. Das ist in der WM völlig utopisch geworden. Mit den Live-Bildern auf ERC+ hat der Promoter zudem ein großartiges Fenster geschaffen, und das schwedische Fernsehen ist auch an Bord.

War diese Veranstaltung ein einmaliges Ereignis, ein Versuchsballon, oder gibt es schon langfristige Pläne?
Auf jeden Fall wollen wir diese Veranstaltung langfristig etablieren. Wir haben bereits einen Dreijahres-Vertrag mit der ERC.

Sie betonten früher oft die Abhängigkeit von Clubs und Sponsoren in Värmland. Ist nun der Rückhalt auch für einen EM-Lauf groß genug?
Ein Weltmeisterschaftslauf ist schon noch mal eine andere Liga, aber die Unterstützung ist immer noch da. Mein Team ist noch das gleiche wie das in Umea, und was die Sponsoren angeht: Für einen EM-Lauf brauche ich nur ein halb so großes Budget.

Was ist bei der Sommerausgabe anders, außer dass auf Schotter statt auf Schnee gefahren wird?
Wir sind nicht mehr auf die Strecken im Norden angewiesen und konnten das Rallyezentrum nach Karlstad verlegen. Hier haben wir die ganze Infrastruktur, nicht zuletzt genügend Hotels. Die Prüfungen konnten wir deutlich weiter südlich planen und haben damit kürzere Wege.

MEYER

Ungewohnte, aber bildschöne Kulisse: Värmland im Sommer

Glenn Olsson

Geburtstag: 22.9.1976
Geburtsort: Torsby
Herkunftsland: Schweden

Im Winter war bei Tauwetter immer die Sorge vor Streckenschäden und Reparaturkosten. Ist das im Juli kein Thema mehr?
Die Strecken im Norden haben eigentlich einen weicheren Waldboden und sind damit empfindlicher, was aber im Winter keine Rolle spielte, so lange sie hart gefroren waren. Hier im Süden haben wir Strecken mit sehr soliden Belägen. Aber die Sorge um die Pisten hat uns durchaus beschäftigt, deshalb habe ich das Starterfeld bei der Premiere absichtlich begrenzt. Wir wollten erst mal sichergehen, dass mit Strecken und zeitlichem Ablauf alles problemlos läuft. Aber wir haben hier unten viele gute Prüfungen, manche davon waren vor vielen Jahren auch schon Teil des WM-Laufes. Miikka Anttila, der frühere Beifahrer von Jari-Matti Latvala, war hier und sagte, unsere Prüfungen wären „fast noch besser als die in Finnland“.

Die Finnen haben Anfang August ihre Sommer-Rallye mit mächtigen Sprüngen. Aber Sie brauchen sich ja mit dem berühmten Colin’s Crest auch nicht verstecken…
Eigentlich liegt Colin’s Crest für unser kompaktes Format schon ganz schön weit nördlich. Aber diese Kuppe gehört zu den bekanntesten Orten des gesamten Rallyesports, deshalb gehen wir dorthin. Die Leute diskutierten schon im Vorfeld: Wie weit werden sie springen? Colin’s Crest hält uns im Gespräch. Und der Ort ist ein gutes Beispiel dafür, dass es viel leichter ist, eine Sommer-Rallye in einer Art Festival zu machen, mit Live-Musik und allem, was dazugehört. Wir versuchen, neben gutem Sport auch eine gute Show zu liefern. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nani Roma im Ford

Er ist wieder da

Vor zwei Jahren verabschiedete sich Wüsten-Spezialist Nani Roma von der Rallye-Szene, weil er sich einer Krebsbehandlung unterziehen musste. Jetzt ist der Spanier zurück.

Von: **Markus Stier**

Einen Großteil der Entwicklungstests hat er schon heimlich, still und leise absolviert, nun verkündet M-Sport als Partner von Fords neuem Dakar-Programm die Verpflichtung von Nani Roma als erstem Fahrer des Ford Ranger, den das Team mit Woolridge Motorsport entwickelt hat. Der Enduro-Europameister von 1998 wird 20 Jahre nach seinem Dakar-Sieg auf einem KTM-Motorrad und zehn Jahre nach seinem Auto-Erfolg auf Mini 2024 zur Dakar zurückkehren.

M-SPORT

Wieder im Cockpit: Nani Roma

Vor anderthalb Jahren wurde bei dem 51-Jährigen Blasenkrebs diagnostiziert. Nach erfolgreicher Chemotherapie gibt Roma am kommenden Wochenende sein Comeback bei der Baja Spanien in Aragon. Neben Roma wollte Teameigner Malcolm Wilson eigentlich Sébastien Loeb verpflichten, aber Romas früherer Teamkollege bei Prodrive wird 2024 noch einmal den BRX Hunter fahren und 2025 für Dacia an den Start gehen. ■

Rallye Zentraleuropa

Die Strecke steht

Der deutsch-tschechisch-österreichische WM-Lauf Ende Oktober nimmt Gestalt an, der Ticket-Vorverkauf läuft.

Von: **Markus Stier**

Bayern bildet mit dem Rallyezentrum in Passau das Herz der Rallye Zentraleuropa, bei der erstmals in der 50-jährigen Geschichte ein WM-Lauf in drei Ländern ausgetragen wird. Mit dem Shakedown in Tittling und der finalen Powerstage bei Breitenberg findet das völkerverständigende Experiment darüber hinaus auch seinen Anfang und sein Ende auf deutschem Boden.

Der eigentliche Start findet am Donnerstag (26.10.) inklusive Auftaktprüfung in Prag statt. Nach der längsten Etappe am Freitag mit sieben weiteren Prüfungen auf tschechischem Boden wechselt die Rallye am Samstag und Sonntag mehrmals über Donau und Inn zwischen Österreich und Deutschland hin und her. Insgesamt stehen 18 WPs auf dem Programm

Der Eintritt zum Servicepark in Passau ist wie der Besuch des Shakedowns kostenlos, ansonsten gibt es Tagestickets zwischen 35 Euro (Sonntag) und 45 Euro (Freitag und Samstag) auf der Website centraleuropeanrally.eu. Der Rallye-Pass fürs gesamte Wochenende kostet 99 Euro. ■

DÖRRENBÄCHER

Premiere: WM-Lauf in Bayern

Österreichische Rallye-Meisterschaft – Rallye Weiz

Titelverteidiger Wagner eiskalt

Trotz sengender Hitze behält Simon Wagner kühlen Kopf und verweist Dauerrivale Hermann Neubauer auf den zweiten Rang. Besser noch: Nach dem zweiten Saisonerfolg übernimmt der Titelverteidiger wieder die Tabellenspitze.

Von: **Reiner Kuhn**

Auch beim fünften und vorletzten Lauf zur Österreichischen Rallye-Meisterschaft machen die Dauerrivalen Simon Wagner und Hermann Neubauer mit ihren Skodas den Sieg unter sich aus. Allerdings sprechen die Zahlen bei der Rallye Weiz in der Oststeiermark klar für den Titelverteidiger: Fünf Prüfungen, fünf Bestzeiten. Nach der mit knapp 50 von insgesamt rund 150 WP-Kilometern kürzeren Freitagsetappe führt der 30-jährige Wagner schon mit 12,7 Sekunden vor dem fünf Jahre älteren Ex-Champion Neubauer.

Raimund Baumschlager liegt da schon 48,4 Sekunden zurück und spürt zudem den heißen Atem von Günther Knobloch (alle Skoda), der nur vier Sekunden dahinter auf Zwischenrang 4 auf einen Patzer des Rekordmeisters lauert, um erstmals in dieser Saison auf dem Podium zu stehen. Baumschlager liefert unfreiwillig und legt seinen neuen Fabia RS Rally2 in der ersten Samstags-WP aufs Dach. Nach zwei Unfällen in Folge zeigt sich der 66-jährige Routinier sichtlich geknickt. Anders der 20 Jahre jüngere Knobloch: Der Steirer lässt sich beim Heimspiel am Samstag acht Mal in Folge die drittschnellste Zeit gutschreiben und wird mit 2,30 Minuten Rückstand vor seinem Lokalrivalen Kevin Raith (Ford) Dritter. An der Spitze ist die Messe derweil vorzeitig gelesen, denn Wagner markiert auch am Finaltag fünf Bestzeiten, nur drei gehen an Neubauer, der sich im Ziel mit 27,2 Sekunden geschlagen geben muss und in der Tabelle nun wieder fünf Punkte hinter dem Titelverteidiger liegt.

DANIEL FESSL

Tadellose Vorstellung: Simon Wagner

Nicht minder beeindruckend: Der Auftritt des deutschen Opel-Juniors Timo Schulz in der 2WD-Wertung für frontangetriebene Fahrzeuge. Der Saarländer nutzt die Rallye Weiz, um sich auf den bevorstehenden EM-Lauf in Rom vorzubereiten und nach drei schnellen Schotterrallyes auf selektive Asphaltpisten einzuschießen. Dem frischgebackenen 2WD-Titelträger Luca Waldherr schenkt der 23 Jahre junge Schulz auf dessen heimischem Boden 25,2 Sekunden ein, Fabian Zeiringer noch drei mehr. Schulz stürmt am Ende auf Gesamtrang 5 und lässt im Corsa Rally4 auch die vom Weltverband mit reichlich Aufwand geförderten FIA-Rallystars aus Estland, Paraguay und Australien mit ihren Rally3-Turboallradlern hinter sich. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell*** frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nach hartem Duell: Sieger Preining (r.) und der bezwungene Rast

PORSCHE

Die drei Aufreger

Die DTM-Rennen am Norisring brachten nicht nur packende Action, sondern auch einige Aufreger mit sich. Im Mittelpunkt stand unter anderem Lambo-Pilot Mirko Bortolotti.

Von: **Michael Bräutigam** und **Philipp Körner**

Der Italiener wurde am Samstag aus seiner Sicht zum Opfer der Rennleitung. Die hatte ihn und Jusuf Owega (Mercedes) in die Penalty Lap geschickt, weil sie den Startkorridor zu früh verlassen hatten. Andere Fahrer, bei denen es ähnlich grenzwertig war, kamen ungeschoren davon.

„Wenn man einen Fehler macht, die Regeln nicht befolgt und bestraft wird, ist das okay – aber nicht, wenn man sich richtig verhält. Wenn es zum Beispiel sechs Autos machen, müssen sechs bestraft werden – und nicht nur eines“, kritisierte Bortolotti vor allem, dass anscheinend mit zweierlei Maß gemessen würde.

Es folgte eine Aufholjagd von Platz 16 bis auf Platz 6. „Das war eines meiner besten Rennen“, war der SSR-Fahrer sportlich doch noch halbwegs zufrieden. „Wir haben das Ergebnis maximiert und uns aus einem Loch herausgeholt, in dem wir eigentlich schon begraben waren.“

In den TV-Bildern vom Start war zu sehen, dass neben Bortolotti und Owega auch Samstags-Polesetter Sheldon van der Linde vorzeitig den Korridor verlassen hat. Hierzu stellt DTM-Rennleiter Sven Stoppe klar: „Beim Indianapolisstart geht es darum, nicht zu früh die grüne Ampel zu antizipieren und entsprechend blitzschnell aus der Formation auszuscheren. Der Polesetter bestimmt das Tempo innerhalb der Startbox und kann daher praktisch nicht zu früh starten.“

Preining-Manöver sauber

Die DTM hat also auch nach der Übernahme durch den ADAC ganz ähnliche Themen wie in den Vorjahren zu bewältigen. Am Sonntag jedenfalls lief der Start sehr gesittet und auch augenscheinlich ohne Fehlstarts ab. Die Fahrer waren also entsprechend sensibilisiert.

> „Wenn man einen Fehler macht, die Regeln nicht befolgt und bestraft wird, ist das okay – aber nicht, wenn man sich richtig verhält.“
>
> Mirko Bortolotti, SSR-Lambo

Das zweite immer gleiche Thema ist das Verhalten im Zweikampf. 2022 wurden während der Saison Richtlinien eingeführt, die den an einem Duell beteiligten Fahrern ein faires Miteinander mit genügend Platz ermöglichen sollten. Das hat soweit auch gut funktioniert. Unter der neuen Leitung sind die Regeln etwas anders und grob an das angelehnt, was bei den australischen Supercars gilt. Demnach wurde in der Fahrerbesprechung festgelegt, dass ein Angriff dann „fair“ ist, wenn man sich bis zum Einlenkpunkt auf halber Höhe des angegriffenen Fahrzeugs befindet.

Genau das war am Sonntag beim Zweikampf um den Sieg aber nicht der Fall, was der in diesem Fall geschlagene René Rast (BMW) unfair fand. „Jetzt wissen wir ja, dass wir in Zukunft auch so fahren können“, diktierte der dreifache DTM-Champion dem TV-Partner ProSieben ins Mikro.

Die Rennleitung jedenfalls entschied, nicht mal eine Untersuchung für das Manöver des letztlich siegreichen Thomas Preining (Porsche) einzuleiten. Grund: Rast hat beim Versuch, den Angriff abzuwehren, früher eingelenkt als sonst. Für die Richtlinie entscheidend sei aber der übliche Einlenkpunkt und nicht der tatsächliche.

Der dritte Aufreger war nicht sportlicher Natur: Klima-Aktivisten hatten sich gewaltsam Zugang zur Strecke verschafft, wobei es vier der 13 Eindringlinge sogar bis auf die Strecke schafften. Dabei wurde ein Sportwart verletzt. Außerdem verteilte man nach eigenen Angaben orange gefärbtes Öl direkt auf der Ideallinie, was ebenfalls brandgefährlich hätte werden können. Gegen die Aktivisten ermittelt deshalb nun die Staatsanwaltschaft – wegen gefährlicher Körperverletzung, Hausfriedensbruch und möglicherweise noch weiterer Tatbestände. ■

ADAC MOTORSPORT

Bortolotti: Nach Strafe am Samstag starke Aufholjagd bis auf Platz 6

XPB

Kurz vorm Start am Sonntag stürmten Klimaaktivisten die Strecke

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR

Kaum Einschnitte

Nach der Entscheidung von Audi, den Kundensport zu kastrieren (siehe S. 16/17), herrscht auch in der TCR-Szene Unsicherheit. Wie sieht Audis Tourenwagen-Zukunft in der TCR aus?

Von: **Michael Bräutigam**

TCR

Audi kämpft in diesem Jahr mit zwei Autos um den Titel der TCR World Tour

Die Faktenlage ist auf den ersten Blick wenig ermutigend. Der Audi A3 als Basismodell für den RS 3 LMS bekommt auf der Straße 2027 einen rein elektrischen Nachfolger. Der Tourenwagen teilt sich also das Schicksal des fehlenden (Verbrenner-)Straßenfahrzeugs mit den GT-Modellen.

Allerdings ist die Situation in der TCR deutlich entspannter als bei den GT3-Teams. Zum einen betrifft das Ende der strategischen Einsätze und die Auflösung des Fahrerkaders nur ein Team (Comtoyou Racing) sowie einen Fahrer (Frédéric Vervisch). Rob Huff zählt nämlich nicht zum Audi-Aufgebot.

Zum anderen ticken die Uhren in der Tourenwagen-Kategorie etwas anders als im GT-Sport. Statt drei beträgt der Homologationszyklus in der TCR-Kategorie sieben Jahre ab der Fertigstellung des letzten Autos. Das ist – und war es auch vor letzter Woche schon – fürs Frühjahr 2024 vorgesehen. Heißt im Umkehrschluss: Das aktuelle „gen II"-Auto ist bis mindestens 2031 homologiert, das alte „gen I"-Modell bis mindestens 2027. Audi selbst gewährt die Teileversorgung und technischen Support sogar für acht Jahre ab dem Bau des letzten Rennfahrzeugs.

Diese Betreuung könnte im Zuge der frei werdenden Kapazitäten künftig noch verstärkt werden. Dann wäre die Lage in der TCR sogar besser als jetzt. ■

NACHRICHTEN

SUPERCARS: CHANCE FÜR SIMONA DE SILVESTRO?

Das Team Dick Johnson Racing plant einen Wildcard-Einsatz bei den Enduro-Rennen in Sandown und Bathurst. Als erster Fahrer ist Super2-Pilot Kai Allen gesetzt. Auf der Liste der Kandidaten, die sich das Cockpit mit dem Youngster teilen sollen, steht auch Simona de Silvestro. Die Schweizerin war von 2017 bis 2019 Stammfahrerin bei den Supercars.

BTCC: ROCHADE IN DER SOMMERPAUSE

Das Team One Motorsport und ihr bisheriger Fahrer Will Powell gehen getrennte Wege. Das Team hat Powell von all seinen Aufgaben enthoben. Seinen Fahrerplatz im Honda nimmt Jade Edwards ein, die vom Team HARD zu ihrem Ex-Team zurückkehrt. Ihren Platz im HARD-Cupra nimmt wiederum der erst 17-jährige Daryl DeLeon von den Philippinen ein.

NASCAR Xfinity Series

Nemechek behielt die Nerven

Das Cup-Rennen in Loudon musste wegen Regens auf Montag (nach Redaktionsschluss) verlegt werden. Die zweite Liga bot dafür wieder viel Action – bis buchstäblich zum Ende.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor allem Vorjahressieger Justin Allgaier (Chevrolet) wurde zu den großen Favoriten gezählt. Dieser Rolle wurde er gerecht, als er bereits in der zweiten Runde Pole-Mann und Markenkollege Chandler Smith von der Spitze verdrängte und den Sieg in Stage 1 einfuhr.

Dann nahm das Rennen für den JR-Motorsports-Fahrer jedoch eine bittere Wendung. Beim Stopp unter Gelb rutschte er über den Boxenplatz hinweg und erhielt dafür eine Durchfahrtsstrafe. Beim Weg zurück Richtung Spitze wurde er in einen Massencrash in Runde 70 involviert. Mehr als P6 konnte er mit seinem waidwunden Camaro am Ende nicht mehr holen.

Der erste Doppelsieg

Atlanta-Sieger John Hunter Nemechek (Toyota) klebte schon zu Beginn am Heck von Allgaier. Nach dem ersten Karriere-Stage-Sieg für seinen Gibbs-Teamkollegen Sammy Smith übernahm er auch im Schluss-Segment die Kontrolle. Zwei späte Gelbphasen sorgten dafür, dass er sich aber nie zu sicher sein konnte. Mit dem Fallen der weißen Flagge brach hinter Nemechek das Chaos aus: Sheldon Creed im RCR-Chevy knallte in die Wand, hob ab, und weitere Autos wurden involviert. Mit Ausrufen der 10. Caution des Tages war das Rennergebnis zementiert – und Nemechek schaffte den ersten Back-to-Back-Sieg in seiner Karriere.

Wie das Cup-Rennen auf der „Magic Mile" ausging und wer den Sieger-Hummer erhielt, lesen Sie in der nächsten Ausgabe. Die Pole-Position hatte Vorjahressieger Christopher Bell (Toyota). ■

MOTORSPORT IMAGES

Letzte Runde: Sieger Nemechek vorneweg, dahinter crashen Creed und Co.

NASCAR

Christopher Bell holte sich fürs Cup-Rennen seine erste Pole des Jahres

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Norbert Kiss und sein Truck „Balu“ (#1) waren auch am Ring praktisch unschlagbar

Balu und die Crew

ETRC

Rund 130 000 Fans kamen zur 36. Ausgabe des Truck-GP am Nürburgring. Sie bekamen auf und neben der Strecke viel Action geboten. In der Truck-EM deutet alles auf einen erneuten Durchmarsch zum Titel von Dominator Norbert Kiss (MAN) hin.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Saison begann für den vierfachen und amtierenden Europameister dabei denkbar schlecht. Ein Elektronikdefekt sorgte nämlich dafür, dass er in Misano im allerersten Rennen des Jahres vorzeitig aufgeben musste. Zuvor hatte er sich aber die Pole-Position gesichert und führte das Rennen an. Große Hoffnungen, dass man den Ungarn in diesem Jahr aufhalten kann, keimten also nicht auf.

Die Gegner nehmen mit, was Kiss ihnen übrig lässt. Im Falle des Auftakts konnte sich Jochen Hahn (IVECO) als – wie er selbst zugab – glücklichen Sieger feiern lassen. Er reiste nach den ersten vier Rennläufen in Misano auch als Tabellenführer ab. Das Spitzenfeld in der EM ist dabei in diesem Jahr um die beliebten Buggyra Freightliners geschrumpft. Die Tschechen wollen sich ganz auf ihre Programme bei der Rally Raid sowie im GT-Sport konzentrieren. 2023 gibt es also nur noch drei Marken in der EM.

Volles Haus am Ring

Am Slovakiaring entriss Kiss jedoch Hahn mit einem Paukenschlag schon wieder die Gesamtführung. Zum ersten Mal seit 2015 gelang einem Fahrer ein „Grand Slam“, sprich: beide Poles plus Siege in allen vier Rennen eines Wochenendes. Dafür muss man sich im zweiten und vierten Lauf von P8 im Reversed Grid an den Gegnern vorbeikämpfen.

Auch die Premiere im polnischen Posen ging an den Ungarn: zwei Poles, Siege in Lauf 1 und 3, dazu P5 und P3. Der Vorsprung von Kiss vor dem Eifel-Wochenende betrug 30 Punkte.

Und dort stand dann das traditionelle Highlight der Saison an. Offiziell 130 300 Fans pilgerten in die Eifel. Bei keinem anderen Motorsport-Event ist die Cowboyhut- und Glücksrad-Dichte höher. Nirgends identifizieren sich sowohl Zuschauer als auch Industrie so sehr mit dem Produkt wie beim „TGP“. Mehr als 50 Aussteller waren diesmal vor Ort, rund 20 Prozent mehr als noch 2022. Zwar hat man das Vor-Corona-Niveau von 2019 noch nicht ganz erreicht, was die Größe des Events angeht, aber man befindet sich auf dem Weg.

> „Er (Kiss) ist immer konstant vorn und meist auch der Schnellste. Die Frage ist immer nur: In welchem Abstand kommt das restliche Feld ins Ziel?“
>
> Steffi Halm, IVECO

Für Unterhaltung abseits der Renn-Action sorgten wie immer Corsos, Konzerte und weitere Programmpunkte auf der Strecke wie der Go-and-stop-Wettbewerb. Im Fahrerlager lockten Gewinnspiele und Interaktionen. Egal ob jung, alt oder dazwischen: Der Truck-GP ist sich treu geblieben und ein Event, bei dem jeder Besucher auf seine Kosten kommt.

Die sportlichen Leistungen wurden natürlich ebenfalls gewürdigt. Und einmal mehr war es Kiss, der den Ton angab. Im ersten Qualifying am Freitag behielt er seine weiße Weste und holte sich im siebten Quali der Saison die siebte Pole-Position.

Rennen 1 am Freitagabend war ebenfalls eine sichere Beute für den Ungarn. Dahinter kollidierten ausgerechnet Lokalmatador Sascha Lenz und sein Teamkollege Jamie Anderson (beide MAN), was Lenz zwischenzeitlich bis auf P7 zurückwarf. Das Podium komplettierten Rekord-Champion Jochen Hahn (IVECO) und Antonio Albacete (MAN).

Regen am Samstagmorgen ließ nur kurz die Hoffnung der Konkurrenz aufkommen, dass Kiss straucheln könnte. Auf nasser Piste fuhr er vom achten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Startplatz schnell bis an die Spitze. Sogar eine Zehn-Sekunden-Strafe für Overspeeding und ein vorzeitiger Abbruch konnten ihn nicht am zehnten Saisonsieg im 14. Saisonrennen hindern.

Hahn feiert einen Laufsieg

„Wir müssen uns die Frage stellen: Wie schafft es der Gewinner, sich so schnell auf die sich ändernden Bedingungen einzustellen?“, war Jochen Hahn ratlos. Er hatte für den Regen in Sachen Setup „total ins Klo gegriffen“.

Auch Steffi Halm (IVECO), die im strömenden Regen P3 hinter Lenz einfuhr, war beinahe resigniert. „Er ist einfach immer konstant vorn und mit seinem Truck meist auch der Schnellste im Feld. Die Frage ist immer nur: In welchem Abstand kommt das restliche Feld ins Ziel?“, so die Pilotin vom Team Schwabentruck.

Tatsächlich legten Kiss und das Révész-Team im Winter einen großen Fokus darauf, den „Balu“ genannten Racetruck anpassungsfähiger zu machen. „Wir haben nur Kleinigkeiten weiterentwickelt, vor allem sind wir aber jetzt beim Setup flexibler. Wir können sogar noch in der Startaufstellung große Änderungen machen“, erklärte der aktuelle EM-Dominator.

Womit nicht nur die Regen-Performance erklärt wäre. Auch das ADAC GT Masters sorgte mit seinen Pirelli-Slicks immer wieder dafür, dass es für die Trucks rutschig wurde. Wohl dem, der da Setup-Möglichkeiten hat.

Im weiteren Verlauf des Rennwochenendes blieb die Strecke trocken, an den Kräfteverhältnissen änderte sich aber nichts. Auch das zweite Qualifying und damit die achte Pole des Jahres gingen an Kiss – mit einer Sekunde Vorsprung auf Sascha Lenz. Dem blieb in Quali und Rennen erneut „nur“ Platz 2. Albacete komplettierte wieder das Podest.

Das finale EM-Rennen des Wochenendes brachte noch mal ordentlich Action: Kiss schob sich schon in der Startphase bis auf P5, nach fünf Umläufen lag er auf P3. Vorne hatte Reversed-Pole-Mann Jamie Anderson (MAN) noch die Führung, doch kurz danach zogen sowohl Hahn als auch Kiss vorbei. Der Schwabe wehrte danach alle Angriffe des Ungarn ab und verwehrte ihm einen weiteren Grand Slam. Am fünften Titel wird er ihn aber wohl kaum hindern können. ■

ETRC

Er siegt und siegt und siegt: Norbert Kiss (Mitte) dominiert weiter die Truck-EM

TRUCK GP/ADAC MITTELRHEIN

Heimspiel-Laufsieg und erster Kiss-Verfolger: Rekordmeister Jochen Hahn

NACHRICHTEN

ERSTER E-RENNTRUCK

Das Team Hahn Racing hat zusammen mit IVECO den ersten rein elektrischen Racetruck entwickelt. Der soll noch im Sommer den ersten Test absolvieren und könnte 2024 bei der EM mitfahren. Die Eckdaten: etwas mehr als 5,5 Tonnen, 840 kW bzw. gut 1140 PS, 252 kWh Batteriekapazität, knapp über 160 km/h Topspeed.

FLUT NICHT VERGESSEN

Am Aufbautag des Truck-GP 2021 brach die große Flutkatastrophe über das Ahrtal herein. Der Event wurde abgesagt, der Nürburgring zur Einsatzzentrale für die Helfer eingerichtet. Viele Teams halfen damals mit Essen und Trinken aus. Und auch zwei Jahre später ist die Flut nicht vergessen. Am Wochenende gab es diverse Spendenaktionen sowie vor dem ersten EM-Lauf eine Schweigeminute für diejenigen, die bei der Flut ihr Leben ließen.

ADAC MITTELRHEIN CUP

Auch die französische Truck-Meisterschaft trug am Ring einen Meisterschafts-Event aus. Beim ADAC Mittelrhein Cup konnte sich ein alter Bekannter aus der EM in Szene setzen: Téo Calvet (Freightliner) gewann drei der vier Rennläufe in der Eifel.

1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rdn./Rückstand
1.	Kiss/MAN	12 Runden
2.	J. Hahn/IVECO	+ 7,877 s
3.	Albacete/MAN	+ 11,938 s
4.	Lenz/MAN	+ 16,251 s
5.	Anderson/MAN	+ 18,239 s
6.	Halm/IVECO	+ 29,237 s
7.	L. Hahn/IVECO	+ 30,136 s
8.	Kursim/IVECO	+ 35,114 s
9.	Faas/Scania	+ 37,904 s
10.	Hecker/Scania	+ 40,034 s

2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rdn./Rückstand
1.	Kiss/MAN	9 Runden
2.	Lenz/MAN	+ 3,797 s
3.	Halm/IVECO	+ 6,282 s
4.	Kursim/IVECO	+ 9,106 s
5.	Albacete/MAN	+ 9,942 s
6.	Faas/Scania	+ 28,513 s
7.	Anderson/MAN	+ 29,304 s
8.	L. Hahn/IVECO	+ 33,626 s
9.	Rodrigues/MAN	+ 43,603 s
10.	Kleinnagel./Scania	+ 44,561 s

3. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rdn./Rückstand
1.	Kiss/MAN	12 Runden
2.	Lenz/MAN	+ 7,830 s
3.	Albacete/MAN	+ 10,959 s
4.	J. Hahn/IVECO	+ 15,071 s
5.	Halm/IVECO	+ 22,873 s
6.	L. Hahn/IVECO	+ 25,305 s
7.	Kursim/IVECO	+ 27,445 s
8.	Anderson/MAN	+ 28,179 s
9.	Taylor/MAN	+ 35,400 s
10.	Faas/Scania	+ 36,103 s

4. RENNEN

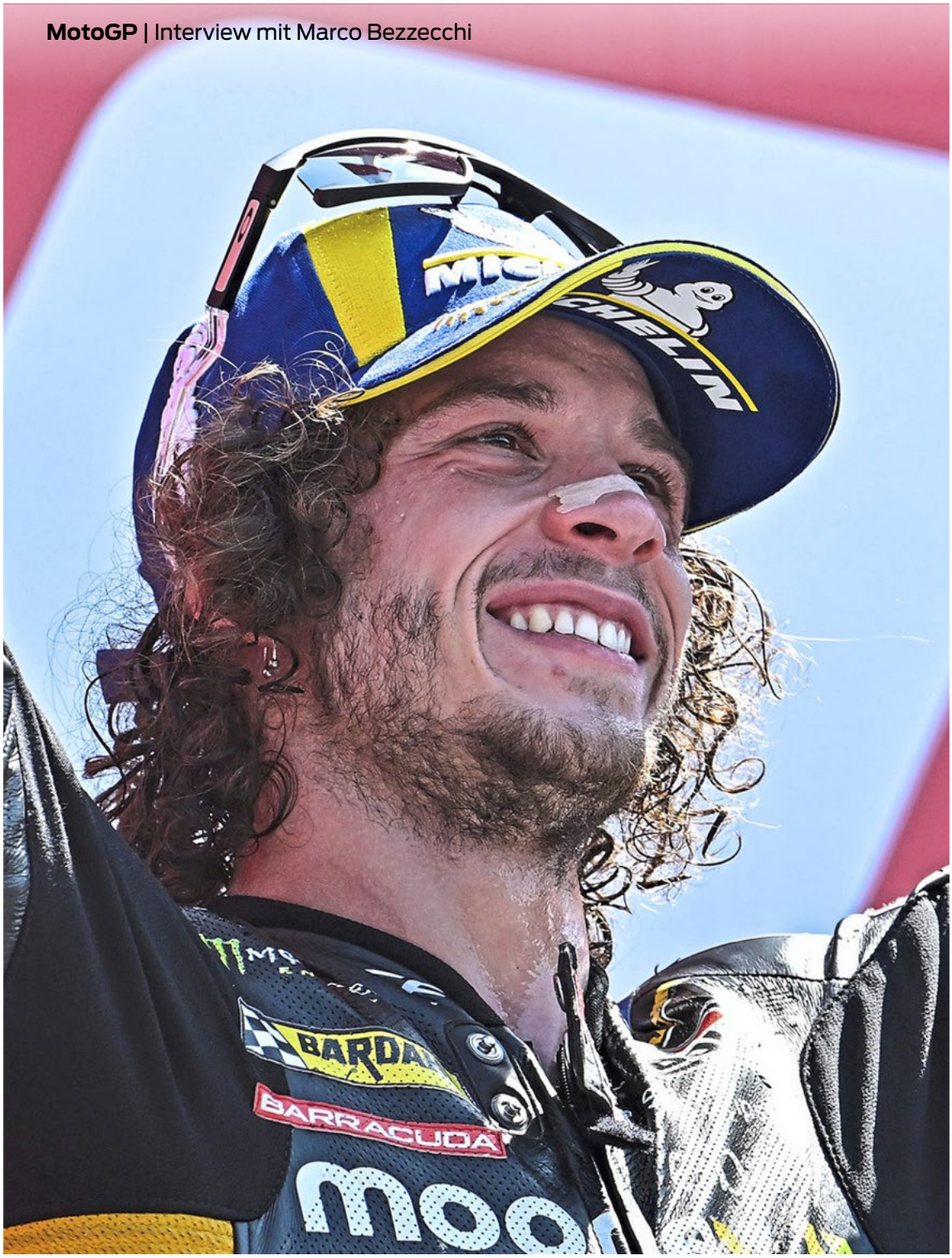
	Fahrer/Marke	Rdn./Rückstand
1.	J. Hahn/IVECO	12 Runden
2.	Kiss/MAN	+ 0,505 s
3.	Anderson/MAN	+ 1,062 s
4.	Lenz/MAN	+ 2,358 s
5.	Kursim/IVECO	+ 8,406 s
6.	L. Hahn/IVECO	+ 11,629 s
7.	Faas/Scania	+ 13,588 s
8.	Rodrigues/MAN	+ 16,536 s
9.	Taylor/MAN	+ 19,947 s
10.	Hecker/Scania	+ 23,397 s

STAND TRUCK-EUROPAMEISTERSCHAFT

Nach 16 von 32 Rennen

	Fahrer	Team	Marke	Punkte
1.	Norbert Kiss (H)	Révész Racing	MAN	209
2.	Jochen Hahn (D)	Team Hahn Racing	IVECO	155
3.	Sascha Lenz (D)	SL Apollo Tyres Trucksport	MAN	144
4.	Antonio Albacete (E)	T Sport Bernau	MAN	131
5.	André Kursim (D)	Don’t touch Racing	IVECO	97
6.	Stephanie Halm (D)	Team Schwabentruck	IVECO	80
7.	Jamie Anderson (GB)	Anderson Racing	MAN	67
8.	José Eduardo Rodrigues (P)	Reboconort Racing	MAN	51
9.	Steffen Faas (D)	tankpool24-Racing	Scania	48
10.	Lukas Hahn (D)	Team Hahn Racing	IVECO	44
11.	Mark Taylor (GB)	Taylors Trucksport Racing	MAN	24
12.	John Newell (GB)	NWT Motorsport	MAN	15
13.	Clemens Hecker (D)	Hecker Racing	Scania	8
14.	Jonathan André (F)	Lion Truck Racing	MAN	7
15.	Luis Recuenco (E)	Luis Recuenco	IVECO	7

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



VR46

VR46

Marco Bezzecchi (#72) in Assen vor Francesco Bagnaia: „Schnelle Kurven liegen mir von Natur aus besser als langsame“

VR46-Pilot Marco Bezzecchi ist eine der Überraschungen der diesjährigen MotoGP-Saison. Er führte bereits die Meisterschaft an und bleibt auch weiterhin einer der Titelfavoriten. Im Interview resümiert der 24-jährige Italiener seine erste Saisonhälfte und erklärt, was er von der zweiten erwartet.

Von: **Imre Paulovits**

Wie sehen Sie Ihre erste Saisonhälfte?
Meine erste Saisonhälfte war sehr positiv, denn ich konnte mich gegenüber dem Vorjahr sehr stark verbessern und habe ein sehr gutes Gefühl mit dem Motorrad gefunden. Ich habe mit meiner Crew gleich ab den Wintertests die richtige Richtung eingeschlagen, war ziemlich schnell und habe so sehr viel Vertrauen zu dem Motorrad gefunden. So hat es nicht lange gedauert, bis ich meinen ersten MotoGP-Sieg erzielt habe. Auf den bin ich besonders stolz, denn es war mein Ziel vor der Saison, ein Rennen zu gewinnen, und ich habe es bereits sehr früh in der Saison erreicht. Ganz ehrlich hatte ich es so nicht erwartet, aber letztendlich ist es mir gelungen, und das macht mich stolz. Genau wie das, was wir seither erreicht haben.

Was lief bislang nicht so gut?
Ich denke, in Jerez waren wir nicht gut. Da hatte ich das ganze Wochenende Probleme, dann bin ich im Rennen auch noch gestürzt. So hat das Wochenende sehr schlecht geendet. Dabei wäre es wichtig gewesen, auch von dort ein paar Punkte mitzunehmen. Aber aus solch schwierigen Situationen lernt man dazu.

Wie schwer ist es für Sie, nun dem Druck des Titelkampfes ausgesetzt zu sein?
Auf den vorderen Plätzen der Meisterschaft zu liegen, ist aus mehreren Gründen schwierig. Man steht unter Druck und man muss plötzlich eine Menge Dinge machen, die man nicht gewohnt ist. Die Medien reiten auf einem herum, aber ich versuche, dem nicht zu viel Beachtung zu schenken. Ich versuche mich zu entspannen und die Situation zu genießen. Um den Titel zu kämpfen ist ja der Traum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Will versuchen, so nah wie möglich zur Spitze zu sein“

jedes Rennfahrers, so versuche ich, das Fahren und jedes einzelne Rennwochenenden positiv zu erleben. Zum Glück ist der Druck noch nicht zu viel geworden. Zum Glück habe ich mit der VR46 Academy und all ihren Managern eine fantastische Truppe hinter mir, und sie nehmen sehr viel Druck von mir. Ich fühle mich damit in einer sehr glücklichen Position. Ich kann mich ganz auf das Fahren konzentrieren und versuchen, das Beste aus jedem Rennwochenende zu machen. Die Meisterschaft ist sehr schwer, denn es gibt sehr viele gute Fahrer, und ziemlich jedes Motorrad ist schnell. Das fahrerische Niveau ist sehr hoch, und ich denke, das Ganze wird sich in der zweiten Saisonhälfte noch einmal intensivieren, weil jeder Fahrer von Rennen zu Rennen noch einmal zulegen kann. Es wird nicht leicht, diese Situation zu managen, aber ich denke, Pecco Bagnaia, Jorge Martín und ich sind im Moment einen kleinen Schritt vor allen anderen. Wir versuchen, uns noch weiter zu verbessern und so weit vorn zu sein, wie wir nur können.

Überrascht es Sie, wie weit vorn Ihr relativ junges Team in der MotoGP ist?
Das Team macht einen sehr guten Job. Wir haben gegenüber dem Vorjahr einen großen Schritt gemacht, wir haben uns in jedem Aspekt des Rennfahrens verbessern können. Aber jeder arbeitet auch zu Hause sehr hart, und das ist eines der Geheimnisse, warum bislang auf meiner Seite der Box alles so gut zusammengekommen ist. Auch die Crew von Luca Marini ist fantastisch, das macht unser Team so stark. Sie geben uns die Möglichkeit, fahrerisch das meiste aus uns rauszuholen und unser Paket möglichst perfekt zu nutzen. Ich denke, das Team hat es verdient, auf dem zweiten Platz in der Team-Weltmeisterschaft zu stehen. Ich hoffe, dass wir genauso weitermachen können. Zunächst hat mich unser Erfolg etwas überrascht, wenn ich aber all die Arbeit sehe, die wir bereits in der Winterpause und seither hineingesteckt haben, dann verstehe ich, wie es möglich wurde.

Wie konnten Sie auf den meisten Strecken gleich am Freitag sofort schnell sein?
Mein Crewchief Matteo Flamigni hat ein sehr gutes Basis-Setting ausgearbeitet. Damit fühle ich mich sehr wohl auf dem Motorrad. Wenn wir dann etwas probieren, funktioniert es auch meistens. Dann kann ich mich ganz darauf konzentrieren, auf allen Strecken fahrerisch besser zu werden.

„Die Meisterschaft ist sehr schwer. Das fahrerische Niveau ist hoch und wird in der zweiten Saisonhälfte noch weiter zunehmen.“

Marco Bezzecchi

Was macht Sie in Assen so stark?
Mein Fahrstil ist sehr gut für schnelle Kurven. In langsamen Kurven muss ich immer viel daran arbeiten, nah an den anderen zu sein, in schnellen Kurven ist es für mich natürlicher, schnell zu sein. Ich weiß es auch nicht, woher das kommt, es ist einfach so.

Wie haben Sie dort die Pole-Position herausfahren und dann das Sprintrennen gewinnen können?
Ich hatte schon am Freitag ein gutes Gefühl für das Motorrad gehabt und war bereits schnell, nur im ersten Sektor war ich noch nicht zufrieden. Dann habe ich am Samstagmorgen etwas gefunden, mit dem ich im ersten Sektor schneller fahren konnte. In meiner Quali-Runde war ich dort besonders stark. Das hat dann zum Glück gereicht, denn Pecco Bagnaia war auf dem Rest der Runde sehr stark und hätte mir die Pole-Position fast abgerungen. Das Sprintrennen war dann auch sehr gut. Bislang war ich außer in Argentinien und in Mugello im Sprint nicht so gut, und so habe ich mich sehr gefreut, meinen ersten Sprint-Sieg herausgefahren zu haben. Dabei habe ich mich beim Start zu sehr auf Pecco konzentriert und bin hinausgetragen worden. So habe ich gleich zwei Plätze an ihn und an Brad Binder verloren. Ich habe dann versucht, ruhig zu bleiben, wollte dann aber versuchen, Binder so schnell wie möglich zu überholen, weil ich Angst hatte, dass Pecco vorn entwischt. Zum Glück hatte ich auf der Bremse vor Turn 9 einen leichten Vorteil und konnte Binder dort überholen. Ich habe dann Pecco eingeholt, wir hatten einen netten Schlagabtausch, aber als ich vorn war, konnte ich wegziehen.

Am Sonntag konnte er Sie dann aber schlagen.
Ich muss trotzdem zufrieden sein. Ich hatte in der zweiten Rennhälfte ein kleines Problem mit meinem Motorrad, das mir eine Menge Stress bereitet hat, und ich hatte schon Angst, dass ich auch das Podest verlieren könnte. Da war ich schon froh, dass ich Zweiter werden konnte, Als ich hinter Brad Binder war, ging der Druck meines Vorderreifens in die Höhe. Ich hatte nicht so viel Vertrauen wie Pecco, Binder gleich zu überholen. Als ich dann vorbei war, bekam ich von hinten Vibrationen, sie wurden immer stärker und ich konnte besonders in den schnellen Kurven nicht mehr die Schräglage fahren wie sonst. Da hatte ich schon befürchtet, dass mich jemand wieder überholen wird, zum Glück kam dann aber niemand. So war ich hinterher sehr glücklich über diesen zweiten Platz, denn ich habe das beste herausgeholt, was möglich war.

Gefällt Ihnen das neue Format der MotoGP?
Ich finde es cool, ich mag es. Bislang habe ich die Sprintrennen sehr genossen. Die Saison unterscheidet sich schon stark vom letzten Jahr, es sind während eines Wochenendes mehr Dinge zu erledigen, speziell am Samstag ist man sehr beschäftigt. Aber gerade das hilft mir, konzentriert zu bleiben. Ich mag die Sprintrennen, sie sind eine Art von Rennen, die sich stark von einem Grand Prix unterscheiden. Man muss sie ganz anders angehen, aber bislang kann ich nur sagen, dass ich sie mag und viel Spaß mit ihnen hatte.

Wie verbringen Sie die Sommerpause?
Ich bleibe zu Hause, denn wir reisen während der Saison sehr viel. Da genieße ich es, etwas Zeit mit meiner Familie und meinen Freunden, die ich sonst während des Jahres nicht viel sehe, verbringen zu können. Ich habe mich in den ersten Tagen etwas ausgeruht, ich bin aber bereits wieder dabei zu trainieren. Ich mache meine tägliche Routine, so blieb nicht wirklich viel Zeit zum Ausruhen.

Was erwarten Sie von der zweiten Saisonhälfte?
Ich will einfach so weitermachen wie bisher und mir jetzt kein bestimmtes Ziel setzen, ich will einfach weiter Vertrauen zu dem Motorrad haben, versuchen, so nah wie möglich zu der Spitze zu sein. Wenn dabei wieder Podestplätze und Siege herausspringen, ist das schön, aber ich setze mir im Moment kein spezielles Ziel. ■

Marco Bezzecchi

Geburtstag: 12.11.1998
Geburtsort: Rimini (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Mahindra (–)
2016: Moto3, Mahindra (47.)
2017: Moto3, Mahindra (23.)
2018: Moto3, KTM (3.)
2019: Moto2, KTM (23.)
2020: Moto2, Kalex (4.)
2021: Moto2, Kalex (3.)
2022: MotoGP, Ducati (14.)
2023: MotoGP, Ducati (zzt. 3.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Erstmals zusammen: Ducatis Weltmeister Bagnaia (l.) und Stoner

MOTOGP

Goodwood Festival of Speed

Frühere und aktuelle

Beim Goodwood Festival of Speed war die aktuelle MotoGP genauso vertreten wie die Stars der Königsklasse aus früheren Jahren. Die Zweirad-Asse boten den zahlreichen Fans eine tolle Show.

Von: **Imre Paulovits**

Im Vorjahr wurde die Latte beim Goodwood Festival of Speed sehr hoch gelegt: Wayne Raineys Rückkehr auf seine weltmeisterliche 500er-Yamaha von 1992 nach 30 Jahren, begleitet von seinen ehemaligen Kontrahenten Kevin Schwantz und Mick Doohan, war ein nur schwer zu toppendes Highlight für die Zweirad-Fans. Doch zum 30-jährigen Jubiläum des größten Motorsport-Festivals der Welt zog der Duke of Richmond alle Register, spannte mit der Dorna zusammen – und so kam das halbe aktuelle Fahrerfeld der MotoGP auf sein Anwesen, ergänzt durch viele Stars der Vergangenheit. Und so gab es auf der Zufahrt des Goodwood House, die der Duke vor Jahren als Bergrennstrecke ausbauen ließ, fröhliche Paraden von früheren und aktuellen Stars, die schon immer gern zusammen gefahren wären.

Doch vor all das stellte sich erst einmal das englische Wetter. Während halb Zentraleuropa unter einer Hitzewelle stöhnte, regnete es am Freitag in Sussex, und bei all dem Schlamm, den der Regen von den durch die Fans aufgeweichten Wiesen auf das Asphaltband spülte, gingen die Akteure sehr vorsichtig mit ihren 300-PS-Geschossen und den alten Schätzen aus der Geschichte der MotoGP und der 500er-WM um. Es sollte aber noch schlimmer kommen. Schon am Freitagnachmittag wurde es immer stürmischer, und für den Samstag musste die Veranstaltung wegen heftiger Böen ausgesetzt werden, da man Sorge hatte, dass die provisorischen Strukturen für Tribünen und Stände umgeweht werden könnten und so eine Gefahr für Teilnehmer und Zuschauer darstellten.

Tolles Spektakel

Am Sonntag kam aber die Sonne heraus, und es wurde genau das Fest, das sich die Fans gewünscht hatten. Giacomo Agostini, Freddie Spencer, Randy Mamola, Wayne Gardner, Kevin Schwantz, Mick Doohan, Àlex Crivillé, Kenny Roberts Jr. und Casey Stoner mischten sich mit Francesco Bagnaia, Enea Bastianini, Brad Binder, Augusto Fernández, Raúl Fernández zu einem fröhlichen Aktions- und Klangspektakel. Dabei fuhren die beiden weltmeisterlichen Ducati von 2007 und 2022 mit ihren Fahrern zusammen, und weil keiner der aktuellen Honda-Piloten in der Lage war anzutreten, wurde die LCR-Honda zunächst von deren Team-Manager Dakota Mamola gefahren, am Sonntag übernahm sein berühmter Vater das Motorrad. Am Sonntagnachmittag versammelten sich die schnellsten Motorräder der Welt aus fünf Jahrzehnten noch einmal und wetteiferten bei der Musik mit der neuen Titelmusik der MotoGP aus den Lautsprechern, und die Fahrer trafen sich auf dem Balkon des Grafen zu einem gemeinsamen Bild. „Es war das größte, was ich an Begeisterung für den Motorsport erlebt habe“, staunte Weltmeister Francesco Bagnaia – und alle teilten seine Meinung. ■

MOTOGP

Viel zu erzählen: Bagnaia, Bastianini und Stoner (v. l.)

MOTOGP

Agostini und Augusto: Der Rookie fuhr ehrfürchtig hinterher

NACHRICHTEN

MOTOGP

Davide Brivio feierte letzte Woche seinen 60. Geburtstag. Der ehemalige Informatiker war 1990 mit Fabrizio Pirovano in die Superbike-WM gekommen und wurde danach bei Yamaha Italien-Teammanager des Superbike-WM-, und später des MotoGP-Werksteams. Als Valentino Rossi 2011 zu Ducati ging, folgte ihm Brivio als persönlicher Manager, er half dann das Imperium aufzubauen, das heute VR46 und derzeit Zweiter in der aktuellen Team-WM ist. 2014 stellte sich Brivio der Herausforderung, für die Rückkehr von Suzuki in die MotoGP die Teamstruktur aufzubauen und den Einsatz zu führen, die 2020 mit dem WM-Titel von Joan Mir ihren Höhepunkt fand. Danach ging Brivio in die Formel 1, er ist aber noch immer bei vielen Motorrad-GP ein willkommener Gast.

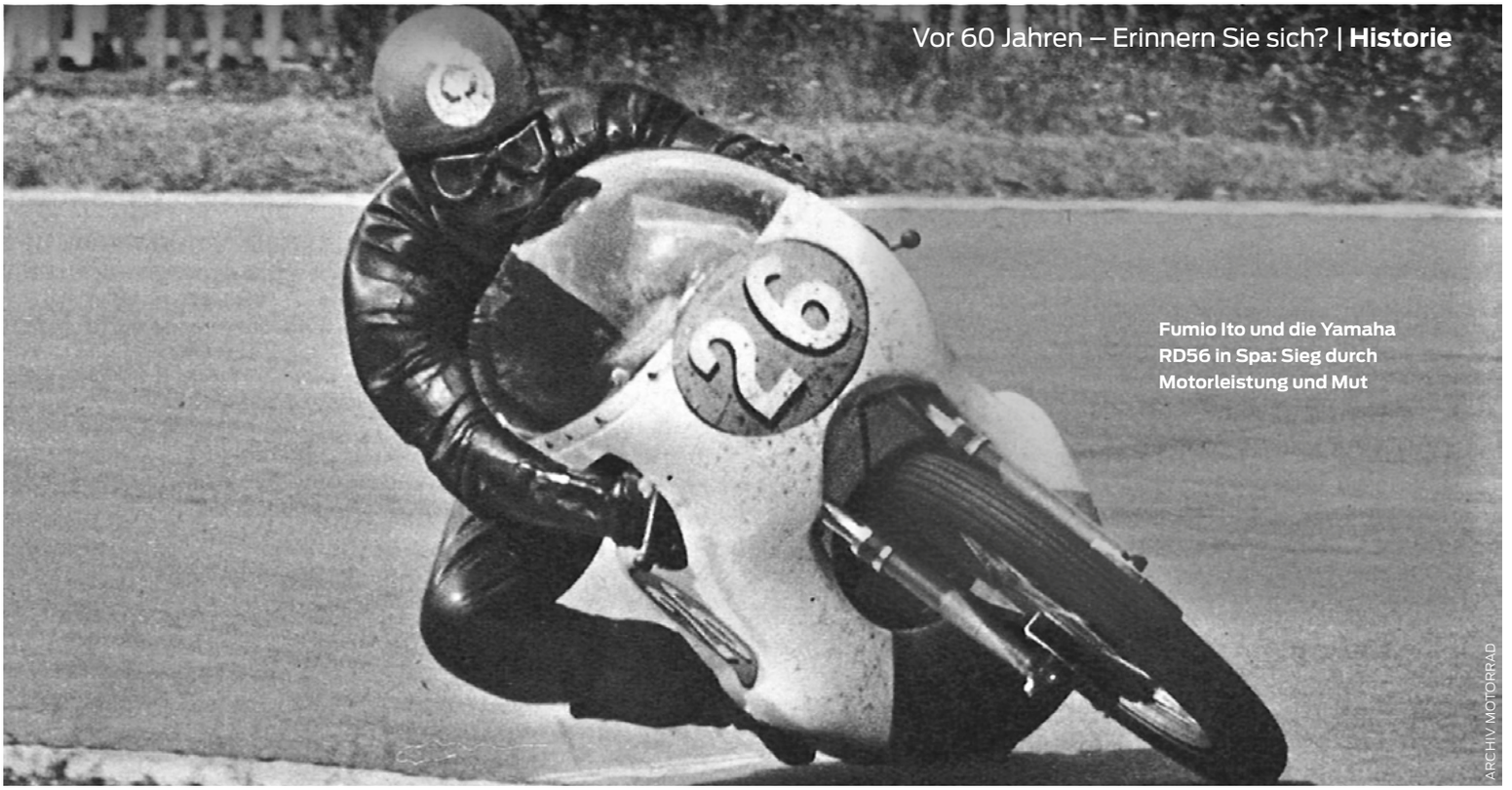
MOTOGP

Beim Goodwood Festival of Speed fuhr Pol Espargaró erstmals seit seinem Unfall beim Saisonauftakt in Portimão mit der MotoGP-GasGas. „Es war unheimlich schön, wieder mit meinem Motorrad zu fahren und unglaublich, all die höchste Technik, die die jeweilige Zeit auf zwei und vier Rädern zu bieten hatte, zusammen zu sehen“, freute sich der extrovertierte Spanier. „Es war auch sehr schön, all die Fans zu sehen, aber nach vier Monaten möchte ich nicht mehr über meine Verletzungen sprechen, sondern sowohl beim Fahren als auch in meinem Leben zur Normalität zurückkehren.“

MOTOGP

Jorge Lorenzo besuchte in Misano das GT-Rennen und war sehr gesprächig. Der Spanier meinte, dass die MotoGP langsam ein beängstigendes Tempo erreiche und man dem per Reglement eine Bremse auflegen solle. Bei den Japanern müssten neue Leute an die Spitze, um zu den Europäern aufzuschließen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Fumio Ito und die Yamaha RD56 in Spa: Sieg durch Motorleistung und Mut

ARCHIV MOTORRAD

Yamahas erster Sieg

Yamahas Zweitakter galten jahrzehntelang als Garanten für Siege in der 250er-WM. Den ersten errang Fumio Ito 1963 beim Grand Prix von Belgien auf dem schnellen Kurs von Spa-Francorchamps.

Von: **Imre Paulovits**

Die beiden Yamahas jagten pfeilschnell und mit ohrenbetäubendem Zweitaktgekreisch durch die Hügel und Täler der Ardennen. Als dann die Zielflagge Fumio Ito vor seinem Teamkollegen Yoshikazu Sunako auf dem ersten Platz abwinkte, hatten sich fünf Jahre voller Entbehrungen für die Schar japanischer Techniker ausgezahlt, die von der Idee getrieben waren, den schnellsten Rennzweitakter der Welt zu bauen und zu beweisen, dass dieses Arbeitsprinzip den Viertaktern überlegen war.

Dabei hätte der Traum der Mannen aus Iwata ein Jahr zuvor fast ein jähes Ende gefunden. Rückrufaktionen in den USA hatten das Werk fast in den Ruin getrieben, der Rennsport wurde ausgesetzt. Doch im Hintergrund lief die Entwicklung weiter, und beim japanischen Meisterschaftslauf in Suzuka im September 1962 startete Fumio Ito mit der neuen RD56, konnte mit Jim Redman und Tommy Rob auf den Werks-Hondas mithalten und wurde schließlich Dritter. Yamaha entsandte seine Mannschaft im Februar 1963 nach Daytona, wo Ito genauso gewann wie fünf Wochen später beim Malaysia-GP. So kam die Werksmannschaft mit großen Hoffnungen nach Europa, wo sie die drei aufeinanderfolgenden WM-Läufe auf der Isle of Man am 12. Juni, in Assen am 29. Juni und in Spa am 7. Juli bestreiten sollten.

Es war Fumio Itos zweiter Besuch bei der TT nach 1961, er kämpfte mit Weltmeister Jim Redman um den Sieg und unterlag dem Routinier nach zwei Stunden und 23 Minuten um ganze 27 Sekunden. In Assen wurde Ito erneut Zweiter hinter Redman. Dieser brach sich aber im 125er-Lauf das Schlüsselbein, und sein Arzt riet ihm dringend ab, eine Woche später in Belgien zu starten. Ob er den Yamaha-Sieg hätte verhindern können, werden wir nie erfahren, aber die schnellen Zweitakter beherrschten die ultraschnelle Strecke bereits im Training, und Ito unterbot Redmans Rundenrekord von 1961.

Mit Trick zum Sieg

Dabei lief der Zweitakter alles andere als sauber. Durch die vielen Höhenunterschiede, Kuppen und Kompressionen der Berg-und-Tal-Bahn gestaltete sich die Vergaserabstimmung schwierig. Schließlich setzten die Techniker eine Schwimmerkammer sowohl vor als auch hinter die Vergaser. Es blieb aber keine Zeit, dies auszuprobieren, und so starteten Ito, Hiroshi Hasegawa und Yoshikazu Sunako ins Ungewisse. Doch es sollte sich auszahlen. Nachdem zunächst Silvio Grasetti mit der Vierzylinder-Benelli die Führung übernommen hatte, wurde er noch in der ersten Runde von den drei Yamahas überholt. Hasegawa fiel zwar mit Motorschaden aus, dafür hielt sich Sunako an der Spitze, bis Ito in der dritten Runde den Rundenrekord von Redman um zweieinhalb Sekunden verbesserte, in Führung ging und seinen Landsmann langsam, aber sicher abhängte.

Trotz Sieg kehrte die Yamaha-Mannschaft nach Japan zurück. Erst im November nahmen sie wieder an der WM teil, wo sich Ito in Suzuka wieder mit Redman um den Sieg stritt, nur um eine Zehntelsekunde geschlagen wurde, und so die WM mit nur vier von zehn gefahrenen Rennen als Dritter abschloss. Doch schon Anfang 1964 wurde seine Karriere durch einen Sturz in Malaysia beendet, und Yamaha wurde mit Phil Read Weltmeister. ■

YAMAHA

Fumio Ito: Karriere nach dem Sieg leider zu früh beendet

ERGEBNIS 250 CCM

GP von Belgien 1963, 128,900 km, 9 Runden á 14,100 km

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Fumio Ito (J)	Yamaha	40.58,0 min
2.	Yoshikazu Sunako (J)	Yamaha	+15,2 sec
3.	Tarquinio Provini (I)	Morini	+22,0 sec
4.	Luigi Taveri (CH)	Honda	+41,9 sec
5.	Tommy Robb (IRL)	Honda	+1.04,0 min
6.	Kunimitsu Takahashi (J)	Honda	+1.25,7 min
7.	Cees van Dongen (NL)	Aermacchi	+2.35,7 min

Schnellste Runde: Ito in 4.27,2 min (= 189,615 km/h)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ist die Katze aus dem Haus: Nach dem Sturz von Bautista kämpften Razgatlioglu, Bassani und Rea um den Sieg

WORLDSBK

Topraks Tag

Am ersten Tag der Hitzeschlacht von Imola stand wieder Álvaro Bautista ganz oben, doch Toprak Razgatlioglu war der Sieger des Wochenendes. Der Yamaha-Werkspilot gewann zwei Rennen, Bautista endete im Kies.

Von: **Imre Paulovits**

In der Box von Ducati war die gute Laune mit einem Schlag abgeebbt, und Entsetzen machte sich breit. Álvaro Bautista hatte einen super Start hingelegt und ging als Erster in die Variante Tamburello, doch beim Umlegen von links nach rechts klappte ihm das Vorderrad ein, und der Weltmeister purzelte mit einer großen Staubwolke ins Kiesbett. „Ich habe innen die weiße Linie berührt“, entschuldigte sich Bautista hinterher. „Wie hundert Mal an diesem Wochenende. Aber mit den frischen Reifen war das wohl zu viel. Wieder etwas für die Zukunft dazugelernt.“ Doch was sich hinter den Worten verbirgt: Bautista hatte Druck, und er wollte bei dem Heimrennen von Ducati, deren Werk nur einen Steinwurf von Imola entfernt angesiedelt ist, auf alle Fälle auch das zweite Rennen gewinnen. Da dieses um vier auf 15 Runden verkürzt wurde, war nicht sicher, ob er den gewohnten Vorteil in den letzten Runden bei den Reifen haben würde wie im ersten Rennen über die volle Distanz. Und am Morgen über zehn Runden hatte Toprak Razgatlioglu nicht nur gewonnen, sondern auch einen Rückstand wettmachen und sich dann klar an der Spitze halten können.

Es war das erste Mal, dass der Weltmeister in dieser Saison überhaupt in Bedrängnis kam. Er hatte zuvor schon befürchtet, dass Razgatlioglu und Rea auf dem klassischen Kurs einen Vorteil haben könnten, denn es gibt zwar eine Menge Schikanen in Imola, doch diese haben keinen so extremen Stop-and-Go-Charakter und sind relativ schnell. Da kommt es mehr auf die Handlichkeit als auf die überragende Beschleunigung an. Abgesehen davon wurde Ducati erneut in der Höchstdrehzahl gestutzt, die Panigale V4 R muss nun sogar mit 900 Umdrehungen weniger auskommen als die Serienversion. Doch auch so hatte Bautista bei der Hitze immer noch seinen Reifenvorteil.

Aufgewacht!

Als der Dominator aus dem Rennen war, wurde der Rest plötzlich munter. Neben Razgatlioglu und Ex-Weltmeister Jonathan Rea meldete auch Axel Bassani seine Ansprüche auf den Sieg an. Doch schließlich konnte sich Razgatlioglu durchsetzen und mit zwei Siegen aus Imola abreisen. „Ganz ehrlich hat mich der Sturz von Bautista gewundert“, meinte der Yamaha-Werkspilot hinterher. „Mir sind ein paar Runden später auch beide Reifen über diesen weißen Strich weggerutscht, doch es war kein Problem, das zu korrigieren. Aber ich bin sehr glücklich über diesen ersten Sieg über die volle Distanz. Darauf habe ich seit Saisonbeginn gewartet. Ich freue mich jetzt auf Most.“ ■

WORLDSBK

Völlig unerwartet: Álvaro Bautista stürzte gleich in der dritten Kurve in Rennen 2

WORLDSBK

Yamaha im Glück: Auch Andrea Locatelli fuhr im Superpole Race aufs Podest

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Schrötter wieder da

Mit einem zweiten Platz bewies Marcel Schrötter, dass er nach wie vor einer der besten Piloten der Supersport-WM ist. Stefano Manzi gewann beide Rennen und holt auf.

Von: **Imre Paulovits**

Und einmal war es nicht Nicolò Bulega, der die Pace bestimmte. „In Imola kann die 600er Yamaha in den Schikanen ihre Handlichkeit ausspielen", wusste der WM-Leader. „Dazu muss ich Stefano Manzi beglückwünschen, er ist super gefahren." Doch während Manzi mit der Ten-Kate-Yamaha am Samstag unerreichbar vornewegfuhr, hatte Bulega plötzlich noch einen Gegner, mit dem er nicht gerechnet hatte, an dem er aber einfach nicht vorbeikam: Marcel Schrötter. Der MV-Agusta-Pilot war zwar das erste Mal in Imola, aber er kam gleich in Fahrt und ließ schnell seine Schlappe von Donington vergessen. „Natürlich hat es eine gewisse Zeit gebraucht, bis ich die Strecke kennengelernt habe, und man darf die ersten zehn der Supersport-WM nicht unterschätzen", meinte er nach dem Rennen mit strahlenden Augen. „Aber ich kann stolz sein, dass ich den bislang schnellsten Mann der Supersport-WM bis zum Schluss hinter mir halten konnte. Manzi hatte aber noch ein bisschen mehr im Köcher." Im zweiten Rennen lief es für den Deutschen nicht mehr so gut. „Ich bekam Probleme mit der Motorbremse, deshalb bin ich auch zweimal in der Schikane geradeaus." So fiel er bis auf P8 zurück. Stefano Manzi hat jetzt aber Blut geleckt: „Mein Team hat mir gesagt, dass ich, wenn ich alle Rennen gewinne, Weltmeister werde. Die ersten zwei Schritte habe ich getan." ■

MV AGUSTA

Marcel Schrötter (#23) vor Nicolò Bulega (#11): So blieb es im ersten Rennen

Superbike-WM

Kampf um die Plätze

Scott Redding und Loris Baz lieferten sich heftige Kämpfe um die Platzierung des besten BMW-Piloten. Es geht auch bei beiden um den Verbleib bei den Münchnern.

Von: **Imre Paulovits**

Es knistert derzeit bei BMW. Scott Redding hatte noch am Donnerstag großspurig erklärt, am Sonntag käme eine offizielle Mitteilung zu seiner Zukunft, doch die blieb aus. Die Münchner haben das Problem, dass noch nicht klar ist, wie gut Michael van der Mark nach seinen schweren Verletzungen zurückkehren kann. Und da man mit Toprak Razgatlioglu den Joker für das nächste Jahr verpflichtet hat, muss man sich nun entscheiden, wer von den aktuellen vier Fahrern gehen muss. Garrett Gerloff hatte sich bei den letzten Rennen mit soliden Leistungen empfohlen, in Imola gaben sich Scott Redding und Loris Baz Saures und lieferten sich erbitterte Kämpfe. Redding war in der Superpole Fünfter, Baz Neunter, im ersten Rennen wurde Baz Achter, Redding Zehnter. Im Superpole Race trennten sie zwei Zehntelsekunden zugunsten von Redding auf P9, im zweiten Rennen um vier Zehntel zugunsten von Baz auf P7. Was schließlich verkündet wurde war, dass Van der Mark in Most wieder fahren wird. ■

BMW

Scott Redding (l.) und Loris Baz: Knallharte Positionskämpfe in den Rennen

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Die Sensation ist perfekt: Marc VDS wird 2024 in die Superbike-WM einsteigen. Das belgische Team, das mit Tito Rabat, Álex Márquez und Franco Morbidelli Moto2-Weltmeister wurde, wird mit Sam Lowes auf Ducati-Material antreten. Damit werden die Lowes-Zwillinge nach über einem Jahrzehnt wieder in einer Klasse vertreten sein. „Da wird jedes Wochenende einer von uns unglücklich sein", meinte Sam Lowes. „Aber ich freue mich schon drauf."

SUPERBIKE-WM

Dass Ducati nun weniger drehen darf, bestraft die anderen Ducati-Piloten mehr als Álvaro Bautista. „Ich habe auch bisher schon die Nachteile meines Gewichts spüren müssen, nun spüre ich es umso mehr", so Danilo Petrucci. „Und niemand kann mir die Logarithmen erklären, nach denen die Drehzahlen angepasst werden." Da war es zu Zeiten von Technikchef Scott Smart anders. Dass Kawasaki nun 500 Umdrehungen mehr zugesprochen bekommen hat, würde nur anderen Getriebeabstufungen und Nockenwellen etwas bringen. „Alle reden von Konzessionen", meinte Jonathan Rea. „Konzessionen gibt es, wenn wir nicht aufs Podest fahren. Aber genau dahin möchte ich. Da ist es wichtiger, hart zu arbeiten, als über Konzessionen nachzudenken."

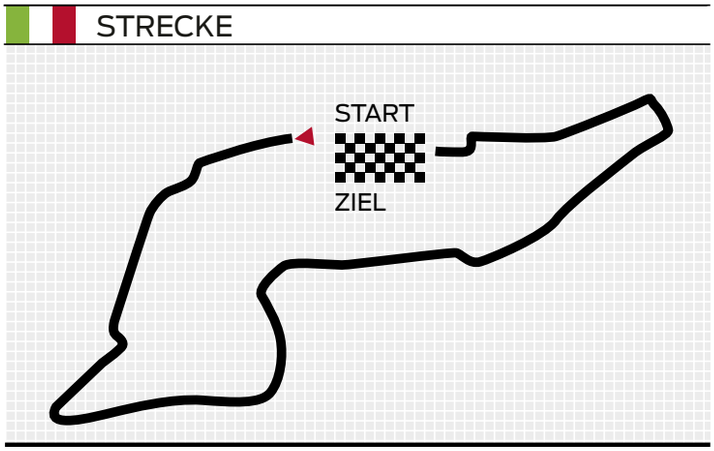
SUPERBIKE-WM

Dominique Aegerter hatte in Imola ein durchwachsenes Wochenende. In der Superpole gelang ihm der zwölfte Startplatz, aber im ersten Rennen fiel er mit technischem Defekt aus. Im Superpole Race reichte es für den 14. Platz, im Rennen über die Distanz schaffte er P12 und damit vier Punkte. „Imola war eine neue Strecke für mich", so Aegerter. „Dennoch hatte ich bessere Ergebnisse erwartet. Ich hoffe, dass es in Most wieder besser geht."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI / IMOLA (I) 4,936 KM



SUPERPOLE

1.	Razgatlioglu	1.45,959
2.	Locatelli	1.46,017
3.	Bassani	1.46,062
4.	Bautista	1.46,145
5.	Redding	1.46,497
6.	Ray	1.46,595
7.	Rea	1.46,635
8.	Rinaldi	1.46,636
9.	Baz	1.46,646
10.	Petrucci	1.46,862
11.	Lowes	1.46,945
12.	Aegerter	1.46,973
13.	Vierge	1.47,163
14.	Haslam	1.47,220
15.	Gerloff	1.47,296
16.	Gardner	1.47,296
17.	Lecuona	1.47,360
18.	Öttl	1.47,681
19.	Baldassarri	1.47,767
20.	Ruiu	1.48,111

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	391 Punkte
2.	Razgatlioglu	321
3.	Locatelli	208
4.	Rea	201
5.	Bassani	179
6.	Rinaldi	129
7.	Lowes	117
8.	Petrucci	109
9.	Aegerter	101
15.	Öttl	53

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	416 Punkte
2.	Yamaha	337
3.	Kawasaki	222
4.	Honda	123
5.	BMW	118

ERGEBNIS 1. RENNEN

Imola (I): 15. Juli 2023; 19. WM-Lauf; 93,784 km über 19 Rdn. à 4,936 km; 25 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 35 Grad; Asphalt: 58 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	19	34.10,316 min	1.47,065	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	19	+3,672 s	1.47,445	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	19	+7,847 s	1.47,554	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	19	+13,543 s	1.48,083	13
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	19	+15,898 s	1.47,915	11
6.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	19	+18,551 s	1.48,080	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	19	+20,633 s	1.47,683	9
8.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	19	+21,727 s	1.48,189	8
9.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	19	+22,082 s	1.48,307	7
10.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	19	+26,052 s	1.48,025	6
11.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	19	+36,865 s	1.48,819	5
12.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	19	+37,032 s	1.49,063	4
13.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	19	+37,282 s	1.48,752	3
14.	Leon Haslam (GB)	BMW M 1000 RR	19	+37,827 s	1.48,980	2
15.	Bradley Ray (GB)	Yamaha YZF-R1	19	+38,943 s	1.48,484	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Imola (I): 16. Juli 2023; 21. WM-Lauf; 74,040 km über 15 Rdn. à 4,936 km; 25 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 37 Grad; Asphalt: 59 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	15	27.00,997 min	1.47,520	25
2.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	15	+1,966 s	1.47,491	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	15	+2,458 s	1.47,562	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	15	+6,111 s	1.47,903	13
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	15	+11,154 s	1.48,057	11
6.	Bradley Ray (GB)	Yamaha YZF-R1	15	+12,210 s	1.48,373	10
7.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	15	+13,319 s	1.48,425	9
8.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	15	+13,775 s	1.48,381	8
9.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	15	+19,122 s	1.48,684	7
10.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	15	+22,770 s	1.48,610	6
11.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	15	+23,214 s	1.48,630	5
12.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	15	+25,082 s	1.49,020	4
13.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	15	+25,179 s	1.48,754	3
14.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	15	+25,199 s	1.48,956	2
15.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	15	+31,141 s	1.49,354	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Imola (I): 16. Juli 2023;
20. WM-Lauf; 49,360 km über 10 Rdn. à 4,936 km;
25 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 33 Grad; Asphalt: 49 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	17.49,590 min
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+0,244 s
3.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+1,720 s
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1,969 s
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+3,341 s
6.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+4,603 s
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+5,219 s
8.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	+7,536 s
9.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+9,407 s
10.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+9,601 s
11.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	+13,464 s
12.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+15,879 s
13.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+16,173 s
14.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	+16,337 s
15.	Leon Haslam (GB)	BMW M 1000 RR	+20,127 s

SUPERSPORT-WM

Imola (I): 15. Juli 2023;
13. WM-Lauf; 80,036 km über 16 Rdn. à 4,936 km;
34 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 35 Grad; Asphalt: 58 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	30.23,960 min
2.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+1 Sektor
3.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+1 Sektor
4.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	+1 Sektor
5.	Yari Montella (I)	Ducati Panigale V2	+1 Sektor
6.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+2 Sektor
7.	Nicholas Spinelli (I)	Yamaha YZF R6	+2 Sektor
8.	Tom Booth-Amos	Kawasaki ZX-6R	+2 Sektor
9.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+2 Sektor
17.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+1 Rd

WM-STAND FAHRER

1.	Bulega	283 Punkte
2.	Manzi	242
3.	Schrötter	184
4.	Caricasulo	156
5.	Sofuoglu	97
6.	Tuuli	93
28.	Kofler	4

SUPERSPORT-WM

Imola (I): 15. Juli 2023;
14. WM-Lauf; 83,912 km über 17 Rdn. à 4,936 km;
30 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 36 Grad; Asphalt: 56 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	31.48,323 min
2.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+7,188 s
3.	Yari Montella (I)	Ducati Panigale V2	+9,804 s
4.	Andy Huertas (F)	Kawasaki ZX-6R	+15,370 s
5.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+17,370 s
6.	Jorge Navarro (E)	Yamaha YZF R6	+17,636 s
7.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+18,088 s
8.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+18,387 s
9.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+35,110 s
13.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+43,139 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	311 Punkte
2.	Yamaha	261
3.	MV Agusta	197
4.	Kawasaki	156
5.	Triumph	93
6.	Honda	17

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERSPORT-300-WM

Imola (I): 15. Juli 2023
7. WM-Lauf; 64,148 km über 13 Rdn. à 4,936 km; 31 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 33 Grad; Asphalt: 55 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	27.29,825 min
2.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+0,090 s
3.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+10,392 s
4.	José Luis Perez Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400	+10,609 s
5.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+11,161 s
6.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+11,719 s
7.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+11,888 s
8.	Marc Garcia (E)	Kove 321RR	+11,934 s
9.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+12,070 s
12.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+12,727 s

SUPERSPORT-300-WM

Imola (I): 15. Juli 2023
8. WM-Lauf; 64,148 km über 13 Rdn. à 4,936 km; 31 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 37 Grad; Asphalt: 59 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	27.36,126 min
2.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+0,213 s
3.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+3,826 s
4.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+8,696 s
5.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+9,010 s
6.	José Luis Perez Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400	+9,555 s
7.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+9,961 s
8.	Petr Svoboda (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+10,702 s
9.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+10,806 s
10.	Devis Bergamini (I)	Yamaha YZF-R3	+10,913 s

WM-STAND FAHRER

1.	Geiger	116 Punkte
2.	Vannucci	104
3.	Svoboda	95
4.	Gennai	95
5.	Maier	92
6.	Gonzalez	90
19.	Lehmann	16

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	170 Punkte
2.	Yamaha	147
3.	KTM	116
4.	Kove	8

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Philipp Öttl hatte ein durchwachsenes Wochenende. In der Superpole musste er gleich in seiner ersten fliegenden Runde einem Konkurrenten ausweichen und stürzte. Er brachte die Ducati zurück zur Box. Nach der Reparatur blieb ihm nur eine Runde und der 18. Startplatz. Im ersten Rennen kam er nur sechs Runden weit, dann ging sein Motor ein. Im Superpole-Rennen konnte er sich immerhin bis auf den zwölften Platz vorkämpfen, im zweiten Rennen reichte es für Platz 15 und einen Punkt. „Das Superpole-Rennen war ganz gut, doch im Rennen hatte ich wenig Gefühl für die Front und Schmerzen in der Schulter."

Supersport-300-WM

Dirk Geiger ist WM-Führender!

Freudenberg-KTM-Pilot Dirk Geiger erlebte in Imola ein sensationelles Wochenende: am Samstag Pole-Position und Zweiter, am Sonntag Sieger. Der 21-Jährige hat auch die WM-Führung übernommen!

Von: **Imre Paulovits**

Das Freudenberg-Team verließ Imola in Feierstimmung. Dirk Geiger ist nicht nur neuer WM-Leader, sein Vorsprung beträgt auch beruhigende 17 Punkte. Sowohl der 21-jährige Geiger als auch der 17-jährige Lennox Lehmann fühlten sich in Imola auf Anhieb wohl, und Geiger schaffte die Pole-Position. Er schoss in beiden Rennen am besten vom Start weg und führte gleich das Feld an, doch Lokalmatador Matteo Vannucci setzte sich beide Male schnell an die Spitze. Im ersten Rennen zogen die beiden dem Rest um zehn Sekunden davon. In der letzten Runde wurde Vannucci in der Tosa hinausgetragen und Lehmann ging innen vorbei, doch der Italiener konterte vor der Variante Alta. So sehr es Lehmann danach auch probierte, der Italiener machte alle Linien dicht. Lehmann versuchte noch einen Angriff aus dem Windschatten auf dem kurzen Stück von der letzten Schikane bis zur Ziellinie, doch es fehlten acht Hundertstelsekunden zum Sieg.

Im zweiten Rennen konnte zunächst noch der Brasilianer Humberto Maier mithalten, doch dann zogen Vannucci und Geiger wieder davon. Geiger setzte sich in der letzten Runde in der Aqua Minerali an die Spitze, doch Vannucci zog wieder vorbei und ließ ihm erneut keine Chance. Die Rennleitung schaute sich die Aufnahmen allerdings noch einmal an, und da Vannucci einmal neben der Strecke war, sprach sie Geiger den Sieg zu. „Ich hatte alles probiert, an ihm vorbeizukommen, aber Vannucci ließ mir keine Chance", fasste Geiger zusammen. „Dann habe ich aber doch gewonnen, und als WM-Leader wieder nach Hause zu kommen, ist ein unglaubliches Gefühl. Jetzt müssen wir weiter konstant bleiben und gute Ergebnisse einfahren, dann klappt es vielleicht, dass wir einen deutschen Supersport-300-Weltmeister haben."

Lennox Lehmanns fünfter Platz im zweiten Rennen machte das Glück des Teams dann komplett. „Ich habe mich mega auf diese legendäre Rennstrecke gefreut und kam gleich gut zurecht", freute sich Lehmann. „Leider hat es in der Quali noch nicht ganz für vorn gereicht, aber bis Sonntag haben wir die Abstimmung so gut hinbekommen, dass wir schon im Warm-up die Zeit der Pole-Position fahren konnten. Im Rennen ging es von Runde zu Runde immer weiter nach vorn – der fünfte Platz fühlt sich nach dem schlechten Start in diese Saison wie ein Sieg an." ■

WORLDSBK

Richtig abgeräumt: WM-Leader Dirk Geiger (#60) gewann das zweite Rennen

TEAM FREUDENBERG

Lennox Lehmann (#28) kam am Sonntag in Schwung und wurde Fünfter

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ab in die Sommerpause: Die nächsten Rennen finden Anfang Oktober im Motor-Land Aragon statt

FIM JUNIOR GP

Moto2-EM/Moto3-Junior-WM/ETC

Ein schmaler Grat

Der Durchmarsch von Senna Agius in der Moto2-EM fand in Barcelona ein jähes Ende. Doch der Australier geht immer noch mit 20 Punkten Vorsprung in die Sommerpause.

Von: **Anke Wieczorek**

Im deutschen Liqui Moly Husqvarna-Team hingen die Köpfe runter. Senna Agius war im freien Training gestürzt. Der Australier erlitt eine Fraktur an der linken Hand. Doch auch einem Ausnahmefahrer wie ihm passieren Fehler. „Er hat versucht, das Limit zu finden. Wenn du die Pace machst, kann das passieren“, sagt Teammanager Dirk Reissmann und fügt hinzu: „Es ist unschön gelaufen für uns, aber damit müssen wir eben auch klarkommen.“

Im Moto3 Junior GP wurde es für das Team nicht viel besser. Leo Rammerstorfer wurde zwar im ersten Lauf auf P20 gewertet, aber Jakob Rosenthaler durch einen Konkurrenten am Ende der Geraden bei 200 km/h kurz vor dem Bremspunkt zu Fall gebracht. Reissmann wurde daraufhin bei der Rennleitung vorstellig. Im zweiten Lauf war Rosenthaler wieder am Start und betrieb mit P13 Schadensbegrenzung.

Der Titel in der heiß umkämpften Moto3 Junior WM ist indessen schon vergeben. Dabei gab es viel Dramatik. Xabi Zurutuza setzte sich im ersten Rennen aus einer großen Gruppe von Fahrern ab und fuhr zum zweiten Saisonsieg. Dahinter gab es Zwischenfälle. David Almansa stürzte in der letzten Runde, während Piqueras’ Podiumsplatz bedeutete, dass er sich im zweiten Rennen den Titel sichern konnte. Auch dort gab es wieder ganz großes Kino vom Start bis zur Ziellinie. Erneut hatte sich eine große Spitzengruppe gebildet. In jeder Kurve wechselte die Führung. Zwei Runden vor Schluss kam es zu einer Kollision in der Mitte des Feldes, bei der Alvaro Carpe, Eddie O’Shea, Jacob Roulstone und Xabi Zurutuza im Kiesbett landeten.

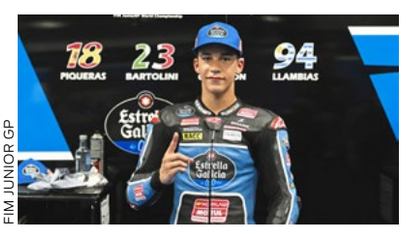
Eineinhalb Runden später überquerte Almansa die Ziellinie mit einem Vorsprung von nur 0,005 Sekunden vor Aditama, doch der Spanier wurde wegen Überholens unter gelben Flaggen um einen Platz auf den zweiten Platz zurückgestuft. Luca Lunetta kam als Dritter über die Ziellinie, wurde aber wie Almansa wegen desselben Vergehens bestraft, und Joel Esteban kam statt seiner aufs Podest.

In European Talent Cup schaffte der 14-jährige Valentino Herrlich erneut den Direkteinzug ins Rennen. Punkte gab es nicht, doch Teamchef Frank Koch war nicht unzufrieden: „Er ist in einer Gruppe mit prominenten Namen gefahren. So weit war er gar nicht von P 15 weg.“

Der Meisterschaftsführende Max Quiles musste wegen Bummelns im Training von ganz hinten starten, während sein Hauptkonkurrent Brian Uriarte auf der Pole-Position stand. Quiles fand sich jedoch schon nach wenigen Runden in der Spitzengruppe wieder, während Uriarte im Kiesbett landete. ■

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Guidi Pini (I)	Honda	26.19,107 min
2.	Casey O’Gorman (IRL)	Honda	+0,306 s
3.	Ruche Moodley (RSA)	Honda	+0,328 s
4.	Jesus Torres (E)	Honda	+0,968 s
5.	Marco Morelli (RA)	Honda	+1,186 s
19.	Valentino Herrlich (D)	Honda	+17,782 s



FIM JUNIOR GP

Ángel Piqueras hat vorzeitig die Moto3-Junior-GP-Serie gewonnen

ETC-STAND

1.	Quiles	124 Punkte
2.	Uriarte	123
3.	Pini	115
4.	Boggio	95
5.	Salmela	88
6.	Ferrandez	53
7.	Torres	53

MOTO3-JUNIOR-GP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Xabier Zurutuza (E)	KTM	27,37,363 min
2.	Jacob Roulstone (AUS)	GasGas	+0,135 s
3.	Angel Piqueras (E)	Honda	+0,395 s
4.	Nico Carraro (I)	GasGas	+0,627 s
20.	Leo Rammerstorfer (A)	Husqvarna	+24,221 s
21.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+25,627 s

MOTO3-JUNIOR-GP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Fadillah Arbi Aditama (RI)	Honda	27.52,626 min
2.	David Almansa (E)	KTM	+0,005 s
3.	Joel Esteban (E)	GasGas	+0,332 s
4.	Luca Lunetta (I)	KTM	+0,083 s
12.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+23,750 s
13.	Jakob Rosenthaler (A)	Husqvarna	+23,77 2 s

WM-STAND

1.	Piqueras	166 Punkte
2.	Esteban	98
3.	Carpe	95
4.	Roulstone	93
14.	Rosenthaler	42
19.	Dettwiler	20
24.	Rammerstorfer	4

MOTO2-EM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Xavier Cardelus (AND)	Kalex	28.08,745 min
2.	Unai Orradre (E)	Kalex	+0,065 s
3.	Alberto Surra (I)	Boscoscuro	+1,156 s
4.	Roberto Garcia (E)	Kalex	+1,844 s
5.	Yeray Ruiz (E)	Kalex	+7,549 s
6.	Mattia Rato (I)	Kalex	+7,590 s

MOTO2-EM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Unai Orradre (E)	Kalex	28.14,109 min
2.	Alberto Surra (I)	Boscoscuro	+0,090 s
3.	Xavier Cardelus (AND)	Kalex	+3,50 s
4.	Matta Rato (I)	Kalex	+6,381 s
5.	Alex Todelo (E)	Boscoscuro	+8,500 s
6.	Harrison Voight (AUS)	Kalex	+9,869 s

EM-STAND

1.	Agius	141 Punkte
2.	Cardelus	121
3.	Surra	98
4.	Rato	98
5.	Ruiz	76
6.	Toledo	64
7.	Garcia	63

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IDM Supersport

Teamchef fährt selbst

Bei Teamchef Thomas Eder sitzt der Rennsport so tief im Blut, dass er auf dem Schleizer Dreieck als Gastfahrer neben seinem Piloten Thomas Gradinger fahren wird.

Von: **Anke Wieczorek**

Bislang hat er sich in Zurückhaltung geübt und seinen Plan immer wieder verschoben, aber auf dem Schleizer Dreieck macht Thomas Eder Ernst und fährt in der IDM Supersport. „Ich spekuliere schon ein ganzes Jahr damit“, sagt der 38-jährige Bayer, „nun ist die Saison auch schon wieder fortgeschritten, also muss es jetzt sein.“

Eine entsprechende Lizenz ist vorhanden, „weil ich auch schon im Alpe Adria Cup als Gastfahrer angetreten bin“, erzählt der Österreichische Staatsmeister der Superstock-600-Klasse von 2019. Ganz neu ist Eder aber auch die IDM nicht. Als Yamaha-R6-Cup-Fahrer von 2014 und 2015 hatte er die Möglichkeit, mit zwei Gaststarts in der Supersport-Klasse teilzunehmen: in Schleiz und in Hockenheim.

Auch jetzt will er es nicht bei einem einzigen Start belassen. „Ich schöpfe die Möglichkeit von drei Gaststarts aus“, berichtet er über den momentanen Stand, „am Red Bull Ring und in Hockenheim will ich auch fahren. In Hockenheim darf ich auch endlich wieder was trinken.“ Eder übt nämlich derzeit den völligen Verzicht auf Alkohol. Er hat vor sieben Monaten um 100 Liter Bier und ein Spanferkel gewettet, die ihm gehören, wenn er bis zum Hockenheim-Finale im September abstinent bleibt. „Ich war noch nie so fit wie jetzt.“ ■

EISELE

Thomas Eder: Drei Gastauftritte in der IDM Supersport für den 38-Jährigen

IDM Superbike

Leonov gerüstet

Vladimir Leonov hat mit anderen Yamaha-Piloten am 7-Stunden-Rennen in Assen teilgenommen und fühlt sich für Schleiz gut gerüstet.

Von: **Anke Wieczorek**

Für das IDM-Wochenende in Schleiz sollte Vladimir Leonov von Hertrampf Yamaha Racing gut vorbereitet angekommen sein. Er hat vor wenigen Tagen auf dem TT Circuit Assen am 7-Stunden-Rennen der International Dutch Championship teilgenommen und in einem Team mit prominenter Besetzung die schnellste Runde gedreht. Yamaha Motor Deutschland hat drei Teams in besonderer Zusammensetzung unterstützt, in jedem fuhren Profis zusammen mit ambitionierten Amateuren. Im Team „GYTR|YART“ waren die Langstrecken-WM-Fahrer Marvin Fritz und Karel Hanika gemeinsam mit dem Hobby-Piloten Gert Jan Giesbers am Werk. Gleiches galt für ihren EWC-Teamkollegen Niccolo Canepa, der gemeinsam mit IDM-Profi Vladimir Leonov diesmal die Spitze des Teams „Yamalube|Hertrampf“ bildete. Unterstützt wurden sie von den Amateuren Frits Hitzel und Joop Netten. „GYTR|YART“ gewann nach 228 Runden mit 15 Sekunden Vorsprung gegen „Yamalube|Hertrampf“. ■

N4S PHOTOGRAPHY

Yamaha-Teams mit Profis und Amateuren bei den 7 Stunden von Assen

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Das Honda-Werksteam, Titelverteidiger des 8-Stunden-Rennens von Suzuka, war auch beim Test auf der werkseigenen Rennstrecke Schnellster vor Astemo-Honda, TSR-F.C.C.-Honda und YART-Yamaha. Die Werks-Honda wird mit Tetsuta Nagashima, Iker Lecuona und Xavi Vierge zum Einsatz kommen.

STRASSENSPORT

Die US-Gemeinde trauert um den Fernsehjournalisten Peter Starr, der im Alter von 80 Jahren an Krebs gestorben ist. Starr war in den 1960er-Jahren von England in die USA ausgewandert, betätigte sich zunächst als DJ und Plattenproduzent, bevor er in die Filmbranche einstieg und dort seine Liebe zum Motorradsport entdeckte. Seine Doku „Take it to the Limit“ mit den Grand-National-Champions Kenny Roberts, Jay Springsteen, Ricky Graham, und Bubba Shobert gewann viele Preise. Starr war auch der Erste, der 1980 eine Kamera an ein Superbike montierte und so On-Board-Bilder bei einer Live-Übertragung lieferte. In den letzten Jahren hatte Starr, der bis zu seinem Tod aktiv blieb, eine legendäre Serie mit den früheren Größen des US-Sports auf seinem YouTube-Kanal aufgelegt.

IDM SIDECAR

Der Japaner Masato Kumano feierte am 15. Juli seine 75. Geburtstag. Er war 1988 und ’89 Deutscher Meister bei den Gespannen, zuerst mit Markus Fahrni, dann mit Eckart Rösinger im Boot.

SUPERSPORT-300-WM

Bislang hat es der chinesische Hersteller Kove mit unterschiedlichen chinesischen Fahrern vergeblich versucht, in der Supersport-300-WM Fuß zu fassen. In Imola setzten sie den Spanier Marc García drauf, und der Supersport-300-Weltmeister von 2017 prügelte das Motorrad im ersten Rennen gleich auf P8.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WASNER

MXGP-Start: Prado (#61) und Febvre (#3) gleichauf in Richtung Holeshot-Linie

Gestürzter GP-Sieger

Kawasaki-Star Romain Febvre siegte beim GP von Tschechien in Loket, doch ein Sturz in Lauf 2 könnte zum großen Wermutstropfen für den Franzosen werden. WM-Spitzenreiter Jorge Prado (GasGas) glänzte als Zweiter, gefolgt vom punktgleichen Schweizer Yamaha-Piloten Jeremy Seewer. In der MX2-Klasse ging der Tagessieg an den Belgier Jago Geerts (Yamaha). Simon Längenfelder durfte auf GasGas unweit seiner fränkischen Heimat Platz 2 bejubeln.

Von: **Frank Quatember**

Auch 2023 feierten Fans und Fahrer ein gelungenes Rennwochenende auf der legendären Berg-und-Talbahn, nur einen Steinwurf entfernt vom Wahrzeichen der Stadt, der mittelalterlichen Burg Loket. Hänge und Fahrerfelder waren proppenvoll, und das chaotische Fahrerlager platzte bei rekordverdächtigen sechs (!) Klassen aus sämtlichen Nähten. Da klingelt die Kasse! Nur das Wetter spielte verrückt: Nach dem heißesten Tag des Jahres startete der Sonntag satte 15 Grad kühler.

Emotionales Comeback

Titelverteidiger Tim Gajser (Honda) gelang sechs Monate nach seinem schweren Sturz ein emotionales und erfolgreiches Comeback auf Tagesrang 7, während Jeffrey Herlings (KTM) und Yamaha-Pilot Maxime Renaux noch in der Reha sind und auf dem Rennrad schwitzen.

Bereits im Qualifying der MXGP-Klasse sorgte Abo-Sieger Jorge Prado (GasGas) für beste Laune im Team von Davide De Carli. Und auch tags drauf in Lauf 1 zog der Sunnyboy der Motocross-WM den Holeshot, doch Romain Febvre auf der Werks-Kawasaki nutzte einen Fehler des Galiciers ausgangs der Wellensektion vor Kurve 2 und sprang an Prado vorbei zur Führung. Hinter dem Duo ordneten sich die Yamaha-Boys Glenn Coldenhoff und Jeremy Seewer ein. Bis zum Ziel sorgte ausschließlich Seewer für Bewegung im Kampf um das Podium. Der Bülacher kassierte in Runde 13 seinen Teamkameraden und nur eine Runde später den klar auf Sicherheit fahrenden Prado. Der WM-Leader sicherte sich in der Schlussphase noch Platz 3 gegen den anstürmenden Coldenhoff. Der Deutsche Maximilian Spies fuhr ein sensationelles Rennen, verteidigte lange einen Top-10-Platz und wurde am Ende als bester KTM-Pilot auf Platz 12 im Ziel gewertet.

> „Die medizinischen Tests ergaben keine Schäden. Ich werde mich für Lommel etwas ausruhen."
>
> GP-Sieger Romain Febvre

Den zweiten Holeshot des Tages holte sich Jeremy Seewer. Im Schatten des Eidgenossen ordneten sich Prado und Febvre ein.

Febvre: Glück im Unglück

Der Franzose war klar der schnellste Mann in der Spitzengruppe und brauchte fünf Runden, um in Führung zu gehen. Seewer lag sicher auf Rang 2, rutschte aber in Runde 7 weg und musste den Niederländer Vlaanderen passieren lassen. Seewer: „Mein Fehler hat mich den Tagessieg gekostet." Somit deutete alles auf einen Sieg des Franzosen hin, doch Febvre stürzte kurz vor Feierabend und noch ein zweites Mal, nachdem er die Kawasaki aufgerichtet hatte und losfuhr. Im Ziel wurde Febvre Vierter und damit hauchdünn Tagessieger. Doch viel wichtiger ist die vermutete Schulterverletzung, die sich Febvre bei dem völlig überflüssigen Sturz zuzog: „Die medizinischen Tests ergaben keine Schäden an der Schulter, aber ich werde mich etwas ausruhen, um am nächsten Wochenende für Lommel bereit zu sein", gab der Franzose Teilentwarnung.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit Tom Koch als Neunter (!) und erneut Maximilian Spies (beide KTM) auf Platz 13 lieferten zwei Deutsche Topresultate ab.

Jago Geerts setzte nach dem Quali-Sieg für Andrea Adamo in den Sonntagsrennen der MX2-Klasse das erste Ausrufezeichen. Der dreimalige Vizeweltmeister kam als Erster aus der Startkurve, gefolgt vom Norweger Horgmo. WM-Spitzenreiter Adamo (KTM) wurde in einen Startcrash verwickelt. Und das Pech blieb dem Italiener treu, in Runde 2 fuhr ihm der Holländer Elzinga überhart ins Vorderrad. Am Ende kassierte Adamo auch noch eine Strafe wegen Springens bei gelber Flagge und wurde nur auf Rang 13 gewertet. Geerts gewann knapp vor Horgmo, und im Duell der Jungstars um Platz 3 setzte sich der wilde Kay de Wolf gegen den Deutschen Simon Längenfelder durch.

Lauf 2 begann genau nach dem Geschmack der zahlreichen deutschen Fans rund um die Strecke. Längenfelder katapultierte die GasGas aus dem Gatter auf Position 1 und setzte sich blitzschnell einige Meter von den Verfolgern ab. Das waren überraschend KTM-Pilot Sasha Coenen und der Südafrikaner Camden McLellan (Honda), doch es dauerte nicht lange, bis die Topfavoriten Geerts und Adamo aufschließen konnten. Adamo fuhr nach dem Pech in Lauf 1 wie im Rausch, kassierte in kurzer Zeit Geerts sowie die beiden Außenseiter und setzte Längenfelder unter Druck. Der gab alles, wehrte sich tapfer bis Rennhälfte gegen den Italiener, aber Adamo war nicht zu bezwingen.

Längenfelder auf P2

Doch der Franke hielt Platz 2 bis zum Zielsprung vor Tagessieger Geerts und eroberte damit Platz 2 auf dem Tagespodium vor Kay de Wolf. „Zwei von drei Holeshots zeigen, dass ich richtig gut starten kann“, war der 19-jährige Wahlrömer zufrieden. „In Lauf 2 habe ich alles gegeben gegen Andrea (Adamo), aber er war sehr schnell heute. Geerts war hinter mir auf 3, und die Pitcrew hat mir dann gezeigt, dass ich mehr Gas geben soll – und das habe ich auch gemacht.“

Pechvogel in Loket war Yamaha-Pilot Thibault Benistant. Der Franzose stürzte im Qualirennen, zog sich eine schwere Rippenprellung zu und konnte am Sonntag nicht starten. Außerdem fiel Benistant dadurch von Rang 2 in der WM-Tabelle auf Rang 4 zurück. ■

WASNER

GP gewonnen und mit dem Schrecken davongekommen: Romain Febvre

WASNER

Er ist wieder da: Gajser-Comeback in Tschechien

MOTOCROSS-GP TSCHECHIEN/MXGP

Loket (CZ): 16. Juli, 12. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 23 Grad. **1. Lauf:** 38 Fahrer gestartet,
38 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	34.50,813 min = 51,885 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 0,822 s
3.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 8,411 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 9,577 s
5.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 19,677 s
6.	Rubén Fernández (E)	Honda	19	+ 39,139 s
7.	Mitchell Evans (AUS)	Kawasaki	19	+ 45,613 s
11.	Valentin Guillod (CH)	Honda	19	+ 1.00,058 min
12.	Maximilian Spies (D)	KTM	19	+ 1.14,370 min
15.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	19	+ 1.39,415 min

Loket (CZ): 16. Juli, 12. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 23 Grad. **2. Lauf:** 36 Fahrer gestartet,
36 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	35.14,549 min = 51,303 km/h
2.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 4,404 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 5,542 s
4.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 9,000 s
5.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 10,943 s
6.	Rubén Fernández (E)	Honda	19	+ 17,862 s
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 26,106 s
9.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 45,062 s
13.	Maximilian Spies (D)	KTM	19	+ 1.16,134 min
25.	Paul Haberland (D)	Husqvarna	18	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	614 Punkte
2.	Romain Febvre	510
3.	Jeremy Seewer	465
4.	Rubén Fernández	452
5.	Glenn Coldenhoff	428
6.	Calvin Vlaanderen	402
7.	Jeffrey Herlings (NL)	386
9.	Valentin Guillod	276
19.	Tom Koch	105
20.	Maximilian Spies	70

1.	GasGas	620 Punkte
2.	Yamaha	602
3.	Kawasaki	526

MOTOCROSS-GP TSCHECHIEN/MX2

Loket (CZ): 16. Juli, 12. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 23 Grad. **1. Lauf:** 34 Fahrer gestartet,
34 gewertet, 18 Runden à 1,586 km (= 28,548 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	33,46,123 min = 50,724 km/h
2.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 2,248 s
3.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 8,918 s
4.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 12,608 s
5.	Sacha Coenen (B)	KTM	18	+ 19,683 s
6.	Camden Mc Lellan (ZA)	Honda	18	+ 24,963 s
7.	Emil Weckman (FIN)	Honda	18	+ 25,791 s
8.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	18	+ 26,807 s
11.	Marcel Stauffer (A)	KTM	18	+ 49,797 s
19.	Mike Gwerder (CH)	KTM	18	+ 1.38,505 min

Loket (CZ): 16. Juli, 12. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 23 Grad. **2. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Andrea Adamo (I)	KTM	19	35,41,134 min = 50,653 km/h
2.	Simon Längenfelder(D)	GasGas	19	+ 5,279 s
3.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 13,877 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 18,190 s
5.	Camden Mc Lellan (ZA)	Honda	19	+ 19,355 s
6.	Liam Everts (B)	KTM	19	+ 19,813 s
7.	Sacha Coenen (B)	KTM	19	+ 33,345 s
8.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	19	+ 35,908 s
10.	Marcel Stauffer (A)	KTM	19	+43,099 s
30.	Mike Gwerder (CH)	KTM	5	+ 14 Runden

WM-STAND MX2

1.	Andrea Adamo	531 Punkte
2.	Kay de Wolf	496
3.	Jago Geerts	491
4.	Thibault Benistant (F)	462
5.	Liam Everts	447
6.	Roan van de Moosdijk (NL)	433
7.	Simon Längenfelder	390
8.	Lucas Coenen	372
19.	Marcel Stauffer	52
24.	Mike Gwerder	45

1.	Yamaha	634 Punkte
2.	Husqvarna	590
3.	KTM	574

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supermoto-WM Pleven

Verloren und doch gewonnen

Weltmeister Marc Reiner Schmidt musste sich im bulgarischen Pleven ganz knapp dem Mann der Stunde, Lukas Höllbacher, beugen. Trotzdem bleibt der Friedrichshafener Punktsieger, denn er konnte seine WM-Führung noch einmal weiter ausbauen.

Von: **Thomas Schiffner**

Vierzig Grad Lufttemperatur, bis zu 60 Grad auf dem Asphalt – der vierte Lauf zur Supermoto-WM im bulgarischen Pleven war alles andere als ein Zuckerschlecken für Mann und Maschine. Die 1740 Meter lange und 15 Jahre alte reine Supermoto-Strecke neben einem Militärflughafen hatte als erste die sogenannte Sky Section, das heißt statt Offroadteil asphaltierte Sprünge und Anlieger. Bis zur letzten Kurve des letzten Laufes sah Titelverteidiger Marc Reiner Schmidt (L30 TM Factory) wie der sichere Sieger aus. Im Dreikampf mit Lukas Höllbacher (MTR KTM) und Thomas Chareyre hatte er die Superpole und die ersten beiden Läufe gewonnen. Im Samstagsrennen war der Österreicher gestürzt, MRS hatte dann leichtes Spiel. Beim Fast Race am Sonntag gab es den epischen Dreikampf der großen drei bei anfänglicher Führung von Höllbacher mit Ergebnis Schmidt – Höllbacher – Chareyre.

Im abschließenden Superfinale führte der Weltmeister klar bis zur letzten Kurve: „Ich bin dann ausgerutscht, die Handschale hatte sich mit dem Kupplungshebel verklemmt und es dauerte ewig, bis ich weiterfahren konnte“, so MRS, der den Lauf hinter Höllbacher und dem Italiener Elia Sammartin als Dritter beendete. Chareyre schied mit technischem Defekt aus. Damit war Höllbacher Tagessieger, aber Schmidt konnte seine WM-Führung vor dem Ranshofener auf 28 Punkte und gegenüber Chareyre auf 51 Punkte ausbauen. Der dritte Titel in Folge winkt. ■

XIEM

Duell in Bulgarien: Marc Reiner Schmidt (TM) vor Lukas Höllbacher (KTM)

SUPERMOTO-WM

Pleven (BG), 15./16. Juli

1.	Lukas Höllbacher (A),KTM	2-2-1
2.	Marc R. Schmidt (D), TM	1-1-3
3.	Elia Sammartin (I), TM	4-4-2
4.	Milan Sitniansky (CZ), Hon	5-5-4
5.	Tim Szalai (F), Husqvarna	6-6-7
6.	A. Buschberger (A), Husqv	10-8-5
7.	Thomas Chareyre (F), TM	3-3-0
8.	Mitja Krasniqi (CH), TM	7-9-10
9.	Steve Bonnal (F), TM	12-11-6
10.	Maykal Ivanov (BG), Husqv	15-7-8

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 6 Rennen

1.	Marc Reiner Schmidt	292 Punkte
2.	Lukas Höllbacher	264
3.	Thomas Chareyre	241
4.	Elia Sammartin	195
5.	Steve Bonnal	176
6.	Andreas Buschberger	155
7.	Milan Sitniansky	151
8.	Tim Szalai	142
13.	Mitja Krasniqi	80
14.	Markus Class (D)	75

Langbahn-WM Marmande

Das Titel-Triell geht weiter

So packend war die Langbahn-WM seit Jahrzehnten nicht mehr: In Marmande gewann Chris Harris erneut ein Herzschlagfinale gegen Martin Smolinski. Mit dem Dritten Zach Wajtknecht kämpfen weiterhin drei Piloten in Hautkontakt um den Titel.

Von: **Thomas Schiffner**

Der Sieger von Herxheim, Josef Franc, verabschiedete sich vergangenen Donnerstag in Südfrankreich mit einer weiteren schwachen Leistung aus dem Titelkampf. Zwischen Exweltmeister Smolinski und „Bomber“ Harris kam es zu einer Neuauflage des Finalduells auf der Speedwaybahn in Ostrow. Als Punktbester startete Harris auf der Dreiecksbahn in Marmande außen von „Grün“, doch Smolinski erwischte von „Gelb“ den besseren Start. Ende der ersten Runde übernahm der Brite – und dann gab es das bekannte Duell über drei Runden mit dem besseren Ende für Harris. Sein Landsmann Zach Wajtknecht liegt als Dritter nur drei Punkte hinter dem neuen WM-Leader Harris. Lukas Fienhage, wieder mit einer überzeugenden Leistung, musste den Weg über das Last Chance Heat ins Finale nehmen, das er vor Dave Meijerink gewann. Doch im Endlauf reichte es für den Lohner nur für Platz 5. Meijerink war einmal mehr die Überraschung: Der 22-jährige Holländer erreichte vom schlechtesten Startplatz im Finale Platz 4.

Landsmann Romano Hummel war erneut bitter enttäuscht: Der ehemalige Weltmeister fuhr einmal ins Band, kam ins Last Chance Heat, das er als Letzter beendete.

Für Stephan Katt war die Bahn zu schwer. Nur ein Punkt für den noch nicht wieder in Topform fahrenden „Catman“. ■

LANGBAHN-WM

Marmande (F), 13. Juli

1.	Chris Harris (GB)	18 Punkte
2.	Martin Smolinski (D)	17
3.	Zach Wajtknecht (GB)	17
4.	Dave Meijerink (NL)	15
5.	Lukas Fienhage (D)	16
6.	Jakob Bukhave (DK)	11
7.	Hybek Stichauer (CZ)	10
8.	Romano Hummel (NL)	11
9.	Mika Meijer (DK	8
15.	Stephan Katt (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 6 Läufen

1.	Chris Harris	52 Punkte
2.	Martin Smolinski	51
3.	Zach Wajtknecht	49
4.	Josef Franc (CZ)	39
5.	Lukas Fienhage	38
6.	Jakob Bukhave	27
7.	Hynek Stichauer	26
8.	Romano Hummel	25
14.	Stephan Katt	11
16.	Daniel Spiller (D)	5

VELDHUIZEN

Zweiter GP-Sieg für „Bomber“ Harris

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Finale: Bewley im letzten Moment vor Vaculik (rot) und Dudek (weiß)

FIM/VELDHUIZEN

Patzer ohne Folgen

Erstmals in dieser Saison konnte sich der überragende Fahrer im GP, Bartosz Zmarzlik, nicht für einen Finallauf qualifizieren. Dan Bewley stahl Martin Vaculik den sicher geglaubten GP-Sieg in der letzten Kurve!

Von: **Andres Fahldiek**

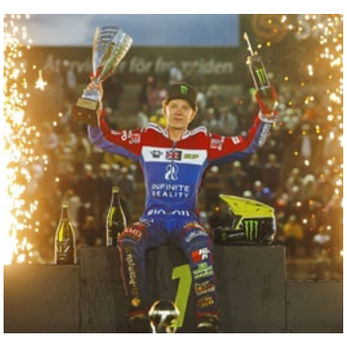
Im zweiten Halbfinale fand Zmarzlik nie ein probates Mittel, um am wieder erstarkten Patryk Dudek und an Martin Vaculik vorbeiziehen zu können. Doch er büßte im Gesamtklassement kaum Punkte ein. Der Titelverteidiger startete – für ihn sehr ungewöhnlich – mit einem Sturz ins Rennen. In Lauf 3 wollte er gleich am Ende der Gegengeraden noch an dem führenden Jack Holder vorbeiziehen. Der Raum für Zmarzlik wurde immer enger, und er stürzte mit Höchstgeschwindigkeit spektakulär in den Airfence. Diese Situation machte wieder einmal deutlich, dass nur ein Sturz den Lublin-Star den Titel kosten könnte. Erinnerungen an 2016 wurden wach, als der damalige WM-Führende, Jason Doyle, beim vorletzten GP schwer stürzte und seine GP-Kampagne beenden musste.

Bewley in großer Form

Ansonsten braucht sich Zmarzlik keine Sorgen zu machen. Seine Kontrahenten fahren allesamt zu unbeständig, um „Bartek“ herausfordern zu können. Die Vorstellungen von Tai Woffinden, Mikkel Michelsen, Leon Madsen, Maciej Janowski und Jason Doyle waren allesamt eine Bankrotterklärung an ihre eigenen Ansprüche und ein Spiegelbild ihrer Leistungen in ihren Liga-Clubs! Besonders Janowski enttäuschte vor 8000 Zuschauern, weil er auch für den ansässigen Erstliga-Klub, Dackarna, fährt und die Bahn aus dem Effeff kennt. Zwar war der Bahnbelag glatter als sonst, doch bot er – erwartungsgemäß – eine Vielzahl von sehr gut fahrbaren Linien. Das bewiesen unter anderem Andzejs Lebedevs und Dan Bewley, die beide auch für Dackarna fahren. Der Lette startete als Nachrücker für den verletzten Kim Nilsson. Nur eine Startbandberührung in seinem vierten Lauf kostete den Gewinner des Qualifyings letztlich einen Platz in den Semifinals.

Dan Bewley fuhr in seinen beiden letzten Läufen zu großer Form auf. Erstmals in 2023 konnte er sich für ein Finale qualifizieren. Der Endlauf verlief höchst dramatisch. Ende der dritten Runde stürzten Freddie Lindgren und der führende Martin Vaculik nach einer unkontrollierten Aktion des Schweden. Im Rerun lag Vaculik erneut vorn. Erst durch einen kleinen Fahrfehler in der letzten Kurve schaffte er innen den nötigen Platz, den Bewley zum Passieren benötigte. Nach dem Sieg sagte der Brite, dass er sich Montag in Wolverhampton eine Nackenverletzung zugezogen habe und froh sei, dass er in Malilla überhaupt starten könne.

Das SGP3-Finale (250 ccm) tags zuvor in der Skrotfrag Arena ohne deutsche Beteiligung gewann Rasmus Karlsson (Schweden) vor Maksymilian Pawelczak (Polen) und Mikkel Andersen (Dänemark). ■



FIM/VELDHUIZEN

Erster Saisonsieg: Dan Bewley

SPEEDWAY-WM

Malilla (S), 15. Juli

1.	Dan Bewley (GB)	8 Punkte
2.	Martin Vaculik (SK)	13
3.	Patryk Dudek (PL)	10
4.	Fredrik Lindgren (S)	13
5.	Bartosz Zmarzlik (PL)	11
6.	Max Fricke (AUS)	11
7.	Jack Holder (AUS)	9
8.	Robert Lambert (GB)	8
9.	Andzejs Lebedevs (LV)	8
10.	Anders Thomsen (DK)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 10 Rennen

1.	Bartosz Zmarzlik	102 Punkte
2.	Fredrik Lindgren	82
3.	Jack Holder	79
4.	Martin Vaculik	69
5.	Dan Bewley	69
6.	Jason Doyle	69
7.	Leon Madsen	63
8.	Robert Lambert	63
9.	Tai Woffinden (GB)	76
20.	Kai Huckenbeck (D)	1

NACHRICHTEN

ANDI BEIER WEITER VORN

Beim dritten Lauf zur Enduro-Europameisterschaft im estländischen Paikuse baute Andi Beier auf Beta seine Meisterschaftsführung in der Klasse E1 weiter aus. „Das war mein schlechtester Wettbewerb in diesem Jahr“, meinte er anschließend und kommentierte seine beiden dritten Plätze hinter zwei Gaststartern aus Finnland bzw. Italien. Beier führt damit in der E1 mit 110 Punkten vor dem Polen Aleksander Bracik (84). Zum Titel fehlen beim Finale in Polen nur 14 Punkte. Tanja Schlosser gewann am ersten Tag die Damenklasse und fuhr am zweiten Tag nach einer Strafminute nur noch auf den zweiten Platz: „Die Crossprüfungen haben mir gelegen.“ Damit verteidigte sie ihren zweiten Meisterschaftsrang.

JACOB BUKHAVE IN PFARRKIRCHEN

Der Däne Jacob Bukhave gewann das internationale Sandbahnrennen in Pfarrkirchen knapp vor Andrew Appleton (GB) und I-Lizenz-Rookie Daniel Spiller. Im Sonderlauf der Stadt Pfarrkirchen war Appleton vor B-Lizenz-Fahrer Sebastian Adorjan erfolgreich. Bei den Seitenwagen, die ohne den verletzten Lokalmatador Markus Venus liefen, siegte Raphael San Millan vor Markus Brandhofer und Manuel Meier.

SIEGE FÜR LAWRENCE UND LAWRENCE

Die Serie des Australiers Jett Lawrence (Honda) wird immer unheimlicher: Beim siebten Rennen der US-Motocross-Nationals in Milville gewann der erst 19-Jährige auch die Läufe 13 und 14. Unter maximalem Einsatz erreichte Honda-Teamkollege Chase Sexton zweimal Platz 2; der Franzose Dylan Ferrandis (Yamaha) wurde mit einem 5-3-Ergebnis Dritter. Lawrence führt mit maximalen 350 Punkten vor Ferrandis (269) und Aaron Plessinger (246). Die 250er-Klasse gewann erneut Jetts Bruder Hunter Lawrence. Auch er führt jetzt in der Meisterschaft.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

Spider 939 V6 Allrad, 52000 km, 191 kW (260 PS), grau-met., Klima, Voll. (Leder schwarz/grau, Navi, Xenon, CD-Wechsler, el. Sitze, Temp., ...), äußerst gepflegt, keinerlei Kratzer od. Dellen, VB 28.500,- €. spider939@gmx.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60440

Aston Martin

Aston Martin DBS Superleggera Coupé, EZ 01/2019, 533 kW (725 PS), Fzg.-Nr. 206538, 5989 km, onyx black, 285.007,- €. Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, T. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60459

Aston Martin Vantage V8 Coupé, EZ 01/2020, 28229 km, 375 kW (510 PS), Fzg.-Nr. 206473, magnetic silver, 135.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009007 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60460

BMW

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW 635 CSi, Bj. 11/86, unischwarz, Leder schwarz, Alpina-Felgen, VB 25.000,- €. Tel. 0175/6526595

BMW Alpina

2003 BMW Z8 Alpina, 1 von 555, 55000 km, silber / schwarz, mit Hardtop, Preis: 310.000,- €. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Chevrolet

Chevrolet Corvette C7 Grand Sport Cabriolet , Bj. 11/2019, 35000 km, Automatik, 6,2 l / V8, 466 PS, Zylinderabschaltung, Euromodell, 3 LT Paket, innen Leder schwarz. gold@juwelier-niederberger.de, Tel. 073296743 od. 0152/51788654

Dodge

Challenger SRT, Hellcat, 6,2 l, 717 PS, 1. Hd., 51000 km, Vollausst., neuw. EU GaWa, Bj. 2016, TÜV neu, ohne Kratzer, nur 55.850,- €. PLZ 24217, 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60439

Ferrari

2002/04 Ferrari Enzo, EU-Fahrzeug, geringe Laufleistung ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, www.cargold-collection.com H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Jensen

Interceptor Mk I, Bj. 1968, Restaurierungsbedarf, Substanz gut, Gutachten vorhanden. office@industriewert.de, 0211/5615920

Mercedes

1986/92 Mercedes W126 Coupé, unter 100.000 km in Cargold Qualität... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

2008 Mercedes SLR McLaren Roadster, nur 520 gebaute Exemplare, Servicehistorie. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

1960 Mercedes 300 SL Roadster, Matching Numbers, 39 Jahre in Vorbesitz. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

1973 Porsche 911 2.7 RS Lightweight (M471), lückenlose Historie, aufwendig restauriert, seltene Leichtbau Ausführung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

911 Carrera Coupé, Baureihe 991, 3,4 Ltr., 350 PS, 7-Gang Schaltgetr., rubinrotmet., EZ 04/2012, TÜV 05/2025, 9910 km, Erstbesitz, unfallfrei, 85.000,– €. Privat. Tel. 030/8261251

Cayenne GTS Coupé, EZ 02.2023, 3500 km, hochwertige Ausst., neuw., unfallfrei, 148.000,– € (MwSt. awb.). Tel. 0171/6236063

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

2003/06 Porsche Carrera GT, nur Original ! Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

schäfer RENNAUSPUFFANLAGEN TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Jetzt online abonnieren! MOTOR SPORT aktuell *Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!* www.motorsport-aktuell.com/abo

VW

VW Golf GTI Clubsport, Neufahrzeug, 20 Extras, ohne Zul., 0 km, NP 51.000,- €, Preis 39.900,- €. Tel. 0162/3203533

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de Rennkasko Veranstalterhaftpflicht

MOTOR MARKT ANZEIGEN-SERVICE

MOTOR SPORT aktuell

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 32/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

MOTORSPORT IMAGES

PS-Party in Goodwood: Sebastian Vettel lässt Ayrton Sennas McLaren MP4/8 fliegen – und das mit CO_2-neutralem Sprit

Gegen den Sinn des Wettbewerbs

BOP-Streit in der WEC
MSa 31/2023

Das Hickhack in der WEC wegen der BOP ist an Lächerlichkeit nicht zu überbieten! Allgemein: Was hat das überhaupt, auch in anderen Serien, mit dem eigentlichen Sinn, nämlich dem des Wettbewerbs, zu tun? Die BOP gehört für mich zu Grabe getragen, weil die künstliche Gleichmacherei den Sport wertlos macht. Es gibt ein Reglement, und in dem kann sich jeder austoben, basta. Noch etwas, was mich anwidert: die Ränkespiele um die Kultserie VLN/NLS. Hier wird ein sehr gutes Produkt durch Eitelkeiten von gewissen Personen einfach voll gegen die Wand gefahren.

Dierk Kleinwort,
D-25709 Marne

Politische Eitelkeiten

Unsichere NLS-Zukunft
MSa 31/2023

Als ob es der Motorsport mit den ganzen Klimabevormundern und Oberlehrern nicht schon schwer genug hätte. Jetzt geht man auch noch daran, den Langstreckensport auf der Nordschleife auf dem Altar der politischen Eitelkeiten zu opfern. Was erlauben sich diese Herrschaften eigentlich?

Dietmar Rischen,
D-71665 Vaihingen

Nur noch Rennen mit Gesicht

Formel-1-Kalender 2024
MSa 31/2023

Seit rund 35 Jahren sitze ich bei fast jedem Rennen live vor dem Fernseher. Am Anfang zählte auch das Freie Training und die Qualifikation dazu. Mit Zunahme der Rennen wurde es immer weniger, sodass ich aktuell live nur noch die Rennen am Sonntag ohne Vorberichte verfolge. Bei 24 Rennen pro Jahr werde ich auch da raus sein und mir nur noch einige Rennen (u. a. die mit Gesicht) auswählen. Vielleicht bin ich aber mit 60 Jahren mittlerweile auch zu alt für diese Massenveranstaltung mit Show-Charakter. Das ist nicht mehr meine Formel 1.

Michael Acker,
per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

23. August: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)
28. August: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 21. Juli		
09.55	Formel 3 Budapest, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.05	Formel 2 Budapest, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.15	Formel 1 Budapest, 1. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
15.05	Formel 3 Budapest, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.00	Formel 2 Budapest, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Budapest, 2. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
Samstag, 22. Juli		
09.40	Formel 3 Budapest, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Budapest, 3. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
14.05	Formel 2 Budapest, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.30	Formel 1 Budapest, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
15.55	Formel 1 Budapest, Qualifying **LIVE**	SRF 2
18.00	IMSA-Sportwagen, Lime Rock **LIVE**	Motorvision TV*
21.00	IndyCar Iowa, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 23. Juli		
08.15	Formel 3 Budapest, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
09.55	Formel 2 Budapest, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.30	Supercup Budapest, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
11.55	Supercup Budapest, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	Rallye-WM Estland, Powerstage **LIVE**	Servus TV D**
13.00	F1 Budapest, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Servus TV A**
13.00	MX2-WM Lommel, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.30	F1 Budapest, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Sky Sport F1*
14.00	MXGP-WM Lommel, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
14.20	F1 Budapest, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	SRF 2
16.00	MX2-WM Lommel, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	MXGP-WM Lommel, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.05	Formel 1 Budapest, Rennen (Zus.)	ORF 1
18.05	Rallye-WM Estland, Powerstage (Aufz.)	Servus TV A**
20.00	IndyCar Iowa, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
20.00	NASCAR Cup Series, Pocono **LIVE**	Sport 1+*
22.00	Formel 1 Budapest, Rennen (Zus.)	Sport 1
23.00	Rallye-WM Estland, Highlights	Sport 1
Montag, 24. Juli		
02.00	Formel 1 Budapest, Rennen (Aufz.) **LIVE**	ORF 1

Livestream/Internet

Freitag, 21. Juli bis Sonntag, 23. Juli		
---	Rallye-WM Estland, komplett **LIVE**	wrcplus.com*
Freitag, 21. Juli		
21.00	Rallye-WM Estland, Highlights Freitag	redbull.tv
Samstag, 22. Juli		
11.30	TCR Europe Le Castellet, Qualifying **LIVE**	YouTube
13.00	GT Open Le Castellet, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
14.00	Rallye-WM Estland, WP 14 **LIVE**	servustv.com
ab 16.40	IDM Schleiz, der Samstag **LIVE**	www.idm.de
18.00	Rallye-WM Estland, WP 16 **LIVE**	servustv.com
18.55	TCR Europe Le Castellet, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
21.00	Rallye-WM Estland, Highlights Samstag	redbull.tv
Sonntag, 23. Juli		
08.00	Rallye-WM Estland, WP 19 **LIVE**	servustv.com
ab 10.40	IDM Schleiz, der Sonntag **LIVE**	www.idm.de
12.00	Rallye-WM Estland, Powerstage **LIVE**	servustv.com
12.00	TCR Europe Le Castellet, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
13.35	GT Open Le Castellet, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
21.00	Rallye-WM Estland, Highlights Sonntag	redbull.tv

*kostenpflichtig **A = nur in Österreich, D = nur in Deutschland

Vorschau

WILHELM

Formel 1: Red Bull will in Budapest den zwölften Sieg in Serie feiern

RED BULL

Rallye-WM: Der erste Teil des Schotter-Doppelschlags findet in Estland statt

EISELE

IDM: Mit den Rennen auf dem Schleizer Dreieck steht der Saisonhöhepunkt an

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
20.–23.07.	Rallye-WM, Estland	EST
21./22.07.	Cross-Country-Weltcup, Baja España Aragón	E
22.07.	IMSA-Sportwagen, Lime Rock	USA
22./23.07.	IndyCar Series, Iowa (2 Rennen)	USA
22./23.07.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Pocono	USA
22./23.07.	Int. GT Open/TCR Europe, Le Castellet	F
23.07.	Formel 1/F2/F2, Budapest (+ Supercup)	H
23.07.	Rallycross-WM, Lydden Hill	GB
Motorrad		
21./22.07.	Baja-Weltcup, Baja España Aragón	E
22.07.	Grasbahn-EM (Solo), Werlte	D
22.07.	Speedway-U23-EM-Team-Finale, Macon	F
22./23.07.	Int. Dt. Motorrad-Meisterschaft (IDM), Schleiz	D
22./23.07.	Trial-WM, Sestriere	I
22./23.07.	Speedway/Flattrack, Diedenbergen	D
23.07.	Motocross-WM, Lommel	B
23.07.	Speedway-Bundesliga, Olching vs. Güstrow	D
23.07.	Grasbahnrennen, Zweibrücken	D

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

In Zusammenarbeit mit

Offizieller Medienpartner

Medienpartner

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.